

ظرفیت های حقوقی توسعه صنعت هوایی و هوانوردی ایران با بهره گیری از ظرفیت های ایکائو

* محمد کریم عابدی^۱ حسین فرحی^۲

چکیده:

علوم، دانش و تکنولوژی هوایی و هوانوردی یکی از راهبردی ترین دانش کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه، خاصه کشور ایران می باشد. که با توجه به استعداد ها و ظرفیت های علمی ایران در مقایسه با سایر کشور ها و همچنین بخاطر این که جزء اولین کشورهای ملحق شونده به کنوانسیون شیکاگو می باشیم، امروزه باید در شمار برترین های صنعت هوانوردی دنیا قرار می گرفتیم. اما آنچه که شاهد هستیم، عدم توسعه کافی صنعت هوانوردی ایران که بخشی از آن منبعت از تاثیر تحریم ها و سوء مدیریت می باشد در مقایسه با کشورهایی که چند دهه بعد به عضویت ایکائو در آمده و سیر تحول در صنعت هوانوردی را آغاز کرده اند محرز و مشهود است. ایکائو برابر اساسنامه و منشور خود، دارای ظرفیت های حقوقی قابل بهره برداری بالایی برای اعضا است.

در این مقاله با نگاه به اینکه ظرفیت های حقوقی توسعه صنعت هوانوردی ایران با بهره گیری از ظرفیت های ایکائو، چه می باشد، تحقیق های مؤثر و مطالعات گسترده ای را انجام و از آنجا که شخص پژوهشگر به عنوان یک استاد خلبان، عمر خود را صرف خدمت به صنعت هوایی و هوانوردی کشور کرده، تمام تجربیات خود در زمینه حقوق بین الملل بکار گرفته تا یک تحقیق کاربردی از حیث هدف، تحویل صنعت هوانوردی کشور گردد. و در این مسیر به نتایج بسیار ارزشمندی از جمله راه حل حقوقی ایجاد همگرایی و هم افزائی با تشکیل کنسرسیوم های هوایی و هوانوردی با بهره گیری از قوانین هواپیمایی کشوری ایران و منشور ایکائو دست پیدا کرده ایم.

کلید واژگان : ایکائو - صنعت هوایی - صنعت هوانوردی - تحریم - کنسرسیوم - دولت

۱- کارشناس ارشد حقوق بین الملل، نویسنده مسؤل - mkabedi@gmail.com

۳- عضو هیات علمی دانشگاه آزاد اسلامی - دیپلمات ارشد وزارت امور خارجه farahihosseini@yahoo.com

تاریخ دریافت : ۱۴۰۲/۰۱/۰۶ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۳/۲۰ تاریخ انتشار : ۱۴۰۲/۰۳/۲۹ نوع مقاله: پژوهشی (۴۲-۷۹)

— مقدمه

گسترش و توسعه سریع رشد غیرقابل پیش بینی صنعت هوانوردی و ارتباط آن با مسایل اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و حتی سیاسی موجب شد که کشورها در زمینه نظام مند نمودن حوزه هوانوردی دغدغه پیدا کنند. لذا کشورهای مؤثر در این حوزه که در سال ۱۹۴۴ شمار آنها به ۵۲ کشور می‌رسید. طی کنفرانسی در شیکاگو، مصمم شدند تا با راه اندازی سازمانی پیرامون امور هواپیمایی غیرنظامی در جهت ایجاد نظم، امنیت و ایمنی مطلوب دل نگرانی‌های خویش را در این بخش از صنعت بر طرف سازند. بنابراین کشورها با تعیین اهداف و پذیرفتن اصولی، کنوانسیون را بنا نهادند که به کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو مشهور گردید و موجبات شکل‌گیری سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری را فراهم آورد. این کنوانسیون و ضمیمه‌های مربوط به آن را می‌توان محور سیستم حقوقی حمل و نقل هوایی بین‌المللی دانست. به هر صورت سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری موسوم به ایکائو به عنوان نهاد بین‌المللی توسط کشورهای عضو که هر کدام دارای حاکمیت مشخصی در قلمرو خویش بوده‌اند، شکل منسجم و یکپارچه‌ای یافت که دارای اقتدارات عالی بود و برای ۱۸۸ عضو که امروزه تقریباً تمامی کشورهای جهان هستند، در قلمرو هوایی شان تعیین تکلیف نماید. اقتدارات سازمان ایکائو با حاکمیت دول عضو به تعارضات مشخصی برمی‌خورند، که از آن جمله؛ تعیین استانداردها و قواعد یکسان هوانوردی و ورود این مقررات در قانون داخلی کشورهای عضو در جهت ایجاد نظم، ایمنی و امنیت هواپیمایی بین‌المللی، مصونیت کارکنان سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری در مقر اصلی و دیگر دفاتر نمایندگی ایکائو در کشورهای عضو، همچنین حل و فصل اختلافات هوانوردی دول عضو که بعضاً حضور ایکائو در جهت حل و فصل موجب شده است که کشوری خلاف نظر خویش تبعیت از آن کند، همگی ناشی از صلاحیت حقوقی سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری است (عرب اسدی، ۱۳۹۶: ۳). با این وجود نگرش این است که با ظرفیت‌های حقوقی ایکائو می‌توان پتانسیل صنعت هوانوردی ایران را نیز توسعه داد که از اقدامات انجام یافته در این خصوص می‌توان به جلسه مورخ ۸۸/۱۱/۱۳ کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی اشاره نمود که علیرغم بی‌توجهی‌های شکل گرفته منجر به تدوین سند جامع پیشرفت هوافضای کشور (۱۳۹۱) گردید.

۱- نظریه حقوق بین‌الملل هوا

حقوق بین‌الملل هوا، پس از اختراع هواپیما بوجود آمد. چرا که بحث‌های مرتبط با ماهیت حقوقی قلمرو هوایی کشورها با تولید هواپیما به عرصه گیتی شکل گرفت و معنا یافت. در اوایل سال ۱۹۰۰ میلادی «فوشی» حقوق دان فرانسوی پیشنهاد نمود که انیستیتوی حقوق بین‌الملل متنی را برای مقررات هوانوردی بین‌المللی تدوین کند. شاید بتوان گفت که با این بحث جریان حقوقی جلوتر از فن آوری به حرکت درآمده بود. در سال ۱۹۰۲ این بحث حرکت تازه‌ای کرد و انجام موفقیت‌آمیز اولین پرواز برادران «رایت» هوانوردی را به یک موضوع جالب آن برهه تبدیل نمود (نواده توپچی، ۱۳۹۰: ۲۱). از نظر حقوق دانان ماهیت حقوقی هوا در سه نظریه ذیل خلاصه می‌شود:

۱- نظریه‌ای که از حقوق خصوصی اقتباس شده و به موجب آن، کشورها همانطور که مالک زمین هستند، مالک فضای بالای آن نیز هستند. به عبارت دیگر، نظریه حاکمیت کامل کشورها بر فضای بالای قلمرو خود.

۲- نظریه‌ای که بنا بر آن، هوا متعلق به عموم است و کشورها بر فضای بالای قلمرو خود هیچگونه حق اختصاصی ندارند، و در نتیجه عبور و مرور هواپیماها در قلمرو هوایی کشورها آزاد است.

۳- نظریه میانه: بز اساس اسن نظریه، هوا به دو طبقه متمایز تقسیم می‌گردد: طبقه نزدیک به زمین تا ارتفاع معین و طبقه مافوق آن؛ طبقه اول، تحت حاکمیت کشور زیرین (مثل آب‌های داخلی و دریای سرزمینی) و طبقه دوم، آزاد به روی کلیه کشورها (مثل دریای آزاد) و خارج از هرگونه صلاحیت و حاکمیت سرزمینی است (ضیایی بیگدلی، ۱۳۸۷: ۴۰۳ - ۴۰۲).

در سال ۱۸۵۸ مارکن ارژانسون توسعه هواپیمایی را پیش‌بینی می‌کند و در سال ۱۸۶۴ کتابی بنام هواپیمایی یا هوانوردی می‌نگارد. اولین سندی که دارای اهمیت بین‌المللی بوده و مربوط به هواپیمایی می‌باشد، نامه‌ای است که ۱۹ نوامبر ۱۸۷۰ از طرف بیسمارک به دولت فرانسه نوشته شده و در آن بیسمارک اعلام کرده که هواپیماها مانند شخصی هستند که وارد خط و سرحد دشمن شوند و هر معامله‌ای که با چنین شخصی شود با هواپیما نیز خواهد شد.

در جنگ جهانی اول نیز مبتنی بر کنفرانس صلح لاهه در سال ۱۸۹۹ راجع به هواپیمایی قانونی بین المللی در متن خویش تنظیم نمود که به موجب آن، انداختن گلوله و بمب و مواد منفجره از بالن ممنوع گردید^۱ (رستمی، ۱۳۹۱: ۱۹).

۲- ظرفیت های حقوقی ایکائو در صنعت هوایی و هوانوردی

ایکائو ظرفیت های حقوقی بالایی دارد که کشور های عضو می توانند با شناسائی توانمندی های های خود، در جهت توسعه صنعت هوانوردی برابر استانداردهای روز جهان به موقع بهره برداری نمایند. از این رو برای بهره برداری از قابلیت های ایران در این صنعت، لازم است تمامی ظرفیت های حقوقی و غیر حقوقی ایکائو توسط کارشناسان حقوق بین الملل هوا فضا و مهندسی هوانوردی به صورت کارگروه شناسایی و با مطابقت این قابلیت با توان صنایع هوایی و هوانوردی در برنامه ریزی های قانون ۵ ساله و چشم انداز ۱۴۰۴ و سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری نسبت به اقدامات تقنینی و اجرایی قدم برداشت. در این فصل بنا داریم ابتدا ظرفیت های حقوقی ایکائو و همچنین توانمندی های حقوقی ایران برای توسعه صنعت هوانوردی کشور را شناسایی و بررسی نمائیم.

۲-۱- حق حاکمیتی کشورها

ماده یک کنوانسیون شیکاگو در خصوص حق حاکمیتی کشورها بصورت تام و مطلق بر فضای ما فوق قلمرو خود تأکید دارد^۲. « قلمرو یک کشور نه تنها شامل سرزمین و آب های سرزمین آن، بلکه شامل لایه ای از هوا که بر فراز قلمرو زمینی قرار دارد، می گردد. این لایه هوایی تا آنجا که اتمسفر (جو) وجود دارد، ادامه می یابد و پس از آن منطقه ماورای جو یا فضا آغاز می شود. ماده یک کنوانسیون پاریس مورخ (۱۳ اکتبر سال ۱۹۱۹)، حاکمیت مطلق و انحصاری دولت ها را بر قلمرو هوایی مافوق سرزمین و آب های سرزمینی شان مورد تأیید قرار داده است. بنابراین با قبول اصل حاکمیت، هر دولت حق مسلم دارد که به طور مطلق، عبور و مرور هواپیماها را بر فراز قلمرو سرزمینی و دریای خود تحت قواعد و ضوابطی درآورده، آن را ممنوع ساخته یا برای هواپیماهای هر کشوری که مایل باشد، مجاز اعلام

^۲ - اعلامیه بین المللی ممنوعیت شلیک سلاح های پرتابی و انفجاری از بالون ها، ۲۹ ژوئیه ۱۸۹۹

کند. ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو نیز مقرر می‌دارد که حق حاکمیت مذکور، شامل فضای فوقانی دریای سرزمینی، کف و زیر کف نیز می‌شود (پوربافرانی، ۱۳۷۹: ۱۲۶).

ماده ۳ قانون هواپیمایی کشوری (مصوب ۱۳۲۸ ایران) هم در این خصوص تصریح دارد «دولت حق حاکمیت مطلق و انحصاری در فضای بالای آب‌های ساحلی را دارا می‌باشد. هواپیماهای یک کشور از حق پرواز بر فراز دریای آزاد برخوردارند، اما نمی‌توانند بر فراز قلمرو زمینی و دریای سرزمینی دولت‌های دیگر، پرواز نمایند. نقض حریم هوایی دولت دیگر، نقض جدی حقوق بین‌الملل محسوب می‌شود. به عنوان مثال در سال ۱۹۶۰، هواپیمای تجسسی آمریکا بر فراز خاک شوروی مورد حمله قرار گرفت و ساقط شد. شوروی بلافاصله به عنوان اعتراض به نقض حریم هوایی آن کشور، اجلاس سران آمریکا و شوروی را لغو کرد. آمریکا هم به هدف قرار گرفتن هواپیمای خود اعتراض نکرد. اما در خصوص این که آیا می‌توان مطابق موازین حقوق بین‌الملل هواپیمای غیر نظامی را که حریم هوایی کشور دیگر را نقض کرده است مورد حمله قرار داد یا نه، اختلاف نظر وجود دارد (همان منبع، ۱۳۷۹: ۱۲۷).

کنوانسیون شیکاگو، قلمرو حاکمیتی یک کشور را در خصوص محدوده آب‌های متصل به ساحل را دقیق بیان نکرده است اما اذعان دارد اراضی و آب‌های متصل به ساحل یک دولت، تحت حاکمیت و قلمرو آن کشور است.^۱ «طبق حقوق بین‌الملل عرفی، دولت‌ها در تلاش برای کنترل حرکت هواپیمای غیر نظامی که به طور غیر موجه وارد قلمرو هوایی آنها شده، نباید هواپیما و سرنشینان را در معرض خطر غیر ضروری و نامعقول قرار دهند. معنی عبارت فوق این است که یک دولت نباید هواپیمای متخلف را مورد حمله قرار دهد مگر اینکه هواپیما را برای امنیت خود یک خطر فوری و جدی تلقی کند (پوربافرانی، ۱۳۷۹: ۱۲۷).

نظام عرفی بین‌المللی هوایی، اصل را بر حاکمیت مطلق دولت بر فضای ما فوق سرزمین نهاده و هر گونه تعرض را تهدید تلقی می‌کند. به طوری که در قضیه تجاوز پهباد آمریکائی (گلوبال هاوک^۲) به قلمرو حاکمیتی ایران در ۳۰ خرداد ۱۳۹۸، که با واکنش ایران همراه و پهباد آمریکایی ساقط شد، ادعای دولت ایران این بود که پهباد آمریکائی حریم هوایی ایران را نقض و به هشدارهای امنیتی توجه نکرده و ادعای آمریکا نیز این بود که پهباد،

^۱ - ماده ۲ کنوانسیون شیکاگو «در نظر این قرارداد قلمرو یک کشور عبارت خواهد بود از اراضی و آب‌های ساحلی متصل به آن که تحت حاکمیت یا قیمومیت، حمایت و یا تحت الحمایگی آن قرار دارد».

^۲ - هواپیمای گلوبال هاوک یا RQ4C یکی از پیشرفته‌ترین هواپیماهای تجسسی جهان محسوب می‌شود که بر اساس اطلاعات به دست آمده بیش از ۲۰۰ میلیون دلار (۲۰۱۹) قیمت دارد.

نقض حریم هوایی نکرده است. استنباط از موضوع این است که آمریکا نیز این اصل را پذیرفته است که نقض حریم هوایی یک کشور با واکنش سریع و رفع تهدید باید مواجه باشد. لذا همواره در پی یافتن اسنادی بود که ثابت کند پهباد تجسسی گلوبال هاوک، حریم هوایی ایران را نقض نکرده است. چون نمی توانست برابر ماده ۸ کنوانسیون شیکاگو^۱ بر فراز حریم هوایی ایران هواپیمای بدون سرنشین هدایت کند.

کنوانسیون شیکاگو در بند ب ماده ۳ هواپیماهای نظامی و غیر نظامی را تفکیک و هواپیماهای نظامی را هواپیمای دولتی نامیده است.^۲ که در بند ج همان ماده تأکید می کند که هیچ هواپیمای دولتی یک کشور متعهد نباید بدون اجازه یا به وسیله موافقتنامه مخصوص یا طور دیگر طبق شرایط آن بر فراز قلمرو کشور دیگر پرواز نماید یا در آنجا فرود بیاید.

استنباط از این ماده، صراحت ممنوعیت نقض حریم هوایی یک کشور را تأکید داشته و طبیعی ست نقض حریم هوایی با واکنش متقابل دولت سرزمینی مواجه خواهد بود. البته ناگفته نماند که تردد هواپیمایی غیرنظامی بر فراز دولت سرزمینی ولو بدون مجوز، دلیل بر ساقط کردن آن نمی شود. «پس از حادثه هواپیمای مسافربری کره جنوبی در سال ۱۹۴۸ که توسط هواپیمای جنگنده شوروی سابق بر فراز اراضی خاور دور این کشور ساقط شد (با ۲۶۹ نفر تلفات)، کنوانسیون شیکاگو مربوط به هوانوردی غیر نظامی بین المللی، به اتفاق آرا توسط مجمع ایکنو در سال ۱۹۸۴ اصلاح شد به این مضمون که همه کشورها باید از توسل به اسلحه علیه هواپیماهای غیرنظامی در حال پرواز خودداری نمایند و در صورت تعرض، جان سرنشینان هواپیما و امنیت هواپیما نباید به خطر افتد (پوربافرانی، ۱۳۷۹: ۱۲۷). اما همین موضوع نیز در ۳ ژوئیه ۱۹۸۸ توسط آمریکا نقض و هواپیمای مسافربری^۳ ایران با ۲۹۰ مسافر مورد هدف موشک ناو یو اس اس وینسنس متعلق به نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا قرار گرفت.

۱ - ماده ۸ کنوانسیون شیکاگو « هیچ هواپیمایی که قادر به پرواز بدون خلبان باشد نباید بدون اجازه مخصوص و طبق مقررات آن اجازه بر فراز کشورهای متعهد دیگر بدون خلبان پرواز نماید هر کشوری متعهد تعهد می نماید که پرواز چنین هواپیمایی بدون خلبان را در نواحی که برای پرواز هواپیماهای کشور آزاد می باشد تحت کنترل قرار دهد به طوری که خطری از این راه متوجه هواپیماهای کشوری نشود».

۲ - بند ب ماده ۳ کنوانسیون شیکاگو « هواپیماهایی که در خدمات نظامی و گمرکی و شهربانی به کار برده شوند هواپیماهای دولتی محسوب خواهند شد».

۳ - ۱- پرواز مسافربری شماره ۶۵۵ شرکت هواپیمایی ایران ایر با شناسه «IR655» از تهران به مقصد دوی در تاریخ ۱۲ تیر ۱۳۶۷ (۳ ژوئیه ۱۹۸۸ میلادی) پس از توقف بین راهی در بندرعباس به سمت دوی در حرکت بود که با شلیک دو موشک استاندارد از ناو یو اس اس وینسنس متعلق به نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا در ارتفاع ۱۲ هزار پایی بر فراز خلیج فارس سرنگون شد و تمامی ۲۹۰ سرنشین آن که شامل ۴۶ مسافر غیر ایرانی و ۶۶ کودک زیر ۱۳ سال بودند، جان باختند. دولت آمریکا مبلغ ۵۵ میلیون دلار به خانواده‌های قربانیان و نیز مبلغ ۴۰ میلیون دلار برای خسارت سقوط هواپیمای مسافربری پرداخت کرد. این مبلغ به صورت بلاعوض و بدون قبول مسؤلیت حادثه پرداخت شد و هیچ کدام

۲-۲- الزام تسهیل و تسریع موضوع هوانوردی

کنوانسیون شیکاگو به منظور تسهیل و تسریع امورات هوانوردی، دولت‌ها را در وضع نظامات گمرکی یا شرایط هواپیمای در مخاطره یا حادثه دیده به نحوی که حاکمیت کشور خدشه ای نبیند راهنمایی کرده و متعهد نموده است به طوری که در ماده ۲۲ کنوانسیون شیکاگو بیان می‌دارد " هر کشور متعهدی موافقت می‌نماید که تدابیر عملی را از راه وضع نظامات مخصوص یا به وسایلی دیگر به منظور تسهیل و تسریع هوانوردی هواپیماها بین قلمرو کشورهای متعهد و برای جلوگیری از تأخیرات غیرضروری هواپیما و عملیات و مسافرین و بار آن مخصوصاً ضمن اجرای قوانین مربوط به مهاجرت و قرنطینه و گمرک و ترخیص اتخاذ نماید" همچنین در ماده ۲۳^۱ و ۲۴ تاکید می‌نماید که کشورهای متعهد ضمن تسهیلات گمرکی، نسبت به در اختیار قراردادن سوخت و لوازم یدکی با کشورهای متعهد همکاری نمایند. ایکائو نسبت به شرایط هواپیماهای در مخاطره یا حادثه دیده نیز پیشبینی‌های حقوقی لحاظ کرده که همانند کشتی حادثه دیده یا درخواست کننده کمک، که دولت ساحلی موظف به یاری رسانی می‌باشد؛ دولت متعهد در قلمرو سرزمینی خود موظف به همکاری می‌نماید.

ایکائو در ماده ۲۵ بیان می‌دارد «هر کشور متعهدی به عهده می‌گیرد تا آنجایی که عملی بداند اقداماتی جهت مساعدت با هواپیمایی که در قلمرو آن کشور دچار خطر می‌گردند به عمل آورد و همچنین به مالکین هواپیما یا مقامات کشوری که هواپیما در آنجا به ثبت رسیده با نظارت مقامات مربوطه خود اجازه دهد که عند الزوم تدبیری جهت مساعدت به هواپیما معمول دارند. هر کشور متعهد برای جستجوی هواپیمای مفقود الاثر تشریک مساعی خواهد نمود. این قبیل تشریک مساعی به طور هماهنگ و به وسیله اتخاذ تدابیری خواهد بود که گاه به گاه موجب این قرارداد ممکن است سفارش شود». همچنین در ماده ۲۶ تاکید دارد چنانچه حادثه ای برای یک هواپیمای کشور متعهدی در قلمرو کشور متعهد دیگری رخ دهد و موجب مرگ یا جراحت شدید شود و یا ظاهر گردد که نقص فاحش

از خدمه ناو وینسنس محکوم نشدند؛ حتی ویلیام راجرز فرمانده ناو جنگی آمریکا در پایان خدمت خود مدال شجاعت گرفت و به درجات بالاتر ارتقا یافت.

۱- ماده ۲۳ کنوانسیون شیکاگو « هر کشور متعهدی متعهد می‌گردد که تا آنجایی که عملی می‌داند طرز اجرای مقررات گمرکی و مهاجرت را که در هوانوردی بین المللی تأثیر دارد به موجب ترتیباتی که ممکن است طبق این قرارداد هر چند وقت وضع یا پیشنهاد شود برقرار سازد، هیچیک از مقررات این قرارداد مانع ایجاد فرودگاه‌های بدون گمرک نخواهد بود».

فنی در هواپیما با تسهیلات هوانوردی بوده کشوری که در آنجا این حادثه اتفاق افتاده علل حادثه را طبق مقرراتی که ممکن است از طرف سازمان هواپیمایی کشوری سفارش شود در حدود قوانین خود تحقیق خواهد نمود و به کشوری که هواپیما در آنجا ثبت شده اجازه داده خواهد شد که ناظرینی برای حضور در بازرسی به آن کشور اعزام نماید. کشور تحقیق کننده گزارش امر و نتایج تحقیقات خود را به کشور ذینفع ابلاغ خواهد نمود.

درواقع کشورهای متعاقد بخاطر رعایت ایمنی، امنیت پرواز و جلوگیری از به مخاطره افتادن هواپیما، نباید از سوخت رسانی یا تحویل قطعه به هواپیماهای کشورهای عضو کنوانسیون شیکاگو خودداری کنند. اما مشاهده می شود عضو متعاهدی همچون ایالات متحده با زیر پا گذاشتن تعهدات خود در ایکائو، اقدام به تحریم یک جانبه دولت ها کرده و سایر دولت ها را نیز از خدمات رسانی به کشور هدف تحریم منع می نمایند. که دولت هدف تحریم نیز می تواند با استناد به نقض مقررات ایمنی و امنیت پرواز و همچنین به مخاطره انداختن هواپیما برابر ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو به دیوان داوری یا دیوان بین المللی دادگستری مراجعه کند.

۲-۳- تشکیل کنسرسیوم

کنسرسیوم، در کنار مشارکت انتفاعی و سازمان مشترک بازاریابی، یکی از انواع مهم تجارت ترکیب شده است و به عبارتی سازمانی است متشکل از دو یا چند شرکت که به عنوان شخصی واحد، برای هدفی مشخص فعالیت می کنند. هدف از فعالیت در قالب کنسرسیوم، تکمیل نقاط ضعف و قدرت بنگاه‌های اقتصادی و هم پوشانی آنها و هم افزایی و همگرایی و ارتقاء توان عملیاتی همدیگر است، بدین نحو که چند بنگاه اقتصادی که هر یک در یک زمینه سرآمد هستند؛ با همکاری با یکدیگر به بهترین سود و سود ده ترین فعالیت اقتصادی، مدیریت و تعدیل ریسک بهتر و کنترل بهتر روی واحدهای زیرمجموعه ی خود دست می یابند و عمده ی اهداف آنها انحصار تولید یک کالا یا فناوری و بهره برداری است.

از دیگر دلایل موثر بر انتخاب کنسرسیوم‌ها به عنوان قراردادهای مشارکت در حوزه ی تجارت بین الملل، عدم شناخت بازار داخلی کشور توسط یک شرکت بین المللی است که با همکاری خود با یک شرکت داخلی خوب که شناخت کافی از بازار داخلی خود دارد این نقطه ی ضعف را برطرف می کند. محتوای یک قرارداد کنسرسیوم، طبق اهداف پروژه متفاوت می باشد و توسط طرفین تعیین می شود اما آنچه در قرارداد کنسرسیوم حائز اهمیت است مرحله ی مذاکرات و پیش نویس قراردادی است که باید ریسک های موجود و نحوه ی جبران آنها با توجه به هدف قرارداد تعیین شود از جمله زمان اجرای پروژه، نظام مالی قرارداد، میزان و نحوه ی مشارکت شرکاء، نحوه ی اجرای عملیات، نحوه ی تقسیم سود، مدیریت بازاریابی، نحوه ی نگهداری حساب های مشارکت، تعهدات آموزشی و نحوه ی حل و فصل اختلافات، بعد از مدیریت حقوقی قرارداد و تبیین ریسک و ارزش ها در کنار محتوای اصلی قرارداد، آنچه در قراردادهای کنسرسیوم اهمیت دارد، تعیین کارگروه فنی مشترک مدیریت برای مدیریت قرارداد است.^۱

جوینت ونچر و کنسرسیوم در بسیاری از ابعاد مشابه هم بوده و تفاوت چندانی ندارد. اما بر خلاف شرکت کنسرسیوم، جوینت ونچرها می توانند با افراد حقیقی و حقوقی خارج از مرزهای کشورها نیز شراکت کرده و هدفی را دنبال کنند. ضمن اینکه جوینت ونچرها الزامی به تعیین یک هدف مشخص ندارند در حالی که کنسرسیوم ها باید حتما یک هدف مشخص داشته باشند. تفاوت کلیدی این دو شرکت بیشتر در اعتبار شرکت ها می باشد. شرکت های جوینت ونچر دارای اعتبار یا مدت مشخص نمی باشند و مادامی که هدف یا اهداف مشترک وجود دارند و در نوع و نحوه شراکت اعتراضی از طرفین وجود نداشته باشد می توانند به شراکت خود تحت جوینت ونچر ادامه دهند. ولی شرکت های کنسرسیوم باید زمان انجام پروژه را تعیین نموده و برای آن تاریخی مشخص نمایند و با پایان تاریخ تعیین شده شراکت آنها به پایان خواهد رسید و در صورت تمایل به داشتن هدف جدید و شراکت جدید باید به اداره ثبت شرکت ها برای تمدید شراکت با موضوع جدید اقدام نمایند»^۲.

¹ - <http://hamilaw.ir> .

² - <http://www.sabtvisiona.com>.

آنچه حائز اهمیت در صنعت هوانوردی می باشد، این است که شرکت های بزرگ داخلی یا بین المللی با مشارکت همدیگر بتوانند کارهای بزرگی را در این صنعت با استفاده از ظرفیت حقوقی ایکائو انجام دهند. کنوانسیون شیکاگو در مواد ۷۷ الی ۷۹^۱ سازمان ها یا شرکت های مشترک را به رسمیت شناخته و ظرفیتی را ایجاد کرده است تا شرکت های بزرگ بتوانند با همکاری یکدیگر در صنعت هوانوردی مشارکت نمایند. در بخش بعدی این فصل که به ظرفیت های موجود صنعت هوانوردی ایران پرداخته خواهد شد به تعدادی از کنسرسیوم هایی که می توان با استفاده از این مواد ایجاد و موجب توسعه صنعت هوانوردی شد خواهیم پرداخت.

۲-۴- مراجعه به دیوان بین المللی دادگستری

پیچیدگی سیستم هواپیمایی بین المللی از یک طرف و مسائل امنیتی حمل و نقل هوایی از طرف دیگر بروز اختلاف بین دولت ها را اجتناب ناپذیر نموده است. از آنجا که اختلافات بین المللی همواره زمینه های نقض صلح جهانی را فراهم نموده است، ملل جهان برای جلوگیری از ایجاد حوادث ناگواری چون جنگ و توسل به زور و برای حفظ صلح و امنیت بین الملل، شیوه های مسالمت آمیز حل اختلاف را مورد تاکید قرار داده اند. در سیستم هوانوردی زمینه های بروز جرائم ضد بشریت، صلح و امنیت جهانی وجود دارد. از جمله می توان به مصادره غیر قانونی هواپیماها، اعمال غیر قانونی بر ضد امنیت پرواز هواپیماها و آلودگی شدید محیط زیست از طریق هواپیما اشاره کرد، که می توانند در قالب جنایت بین المللی قرار گرفته و مسؤولیت مرتکبین یا دولت ها را به دنبال داشته باشد (شیخی، ۱۳۷۷: ۱۳).

برای ورود به بحث ماهیت اختلافات قابل طرح در ایکائو لازم است متذکر شویم که دامنه اختلافات مورد بحث، از مسائل مربوط به امور بین المللی فراتر نرفته و شامل هر نوع اختلافی نمی شود. برای

^۱ - ماده ۷۷ کنوانسیون شیکاگو « هیچ یک از مواد این قرارداد یا چند کشور متعاهد را از تشکیل سازمان های مشترک بهره برداری حمل و نقل هوایی یا نمایندگی های بهره برداری بین المللی یا از تقسیم سرویس های هوایی خود به خطوط یا مناطق معینی ممنوع نخواهد داشت لیکن چنین سازمان ها یا نمایندگی ها و چنین سرویس های تقسیم شده ای مشمول کلیه مقررات این قرارداد من جمله ثبت این گونه موافقت نامه ها در شورا خواهند بود. شورا تعیین خواهد نمود که به چه ترتیب مقررات این قرارداد مربوط به هواپیما مشمول هواپیمایی که از طرف نمایندگی های بهره برداری بین المللی به کار انداخته شده اند خواهد بود.» ماده ۷۸ کنوانسیون شیکاگو « شورا ممکن است به کشورهای متعاهد ذینفع اشعار بدارد که سازمان های مشترکی به منظور به کار انداختن سرویس های هوایی در هر راه یا در هر نقطه تشکیل بدهند.» ماده ۷۹ کنوانسیون شیکاگو « هر کشوری می تواند در سازمان های بهره برداری مشترک یا در ترتیبات تقسیم حمل و نقل خواه به وسیله دولت خود یا از طریق شرکت یا شرکت های هواپیمایی که از طرف دولت وی تعیین شده اند شرکت نماید. این شرکت ها ممکن است صرفاً به عواید کشور مربوط از شرکت هایی باشد که تمامی یا قسمتی از آن متعلق به دولت یا اشخاص باشد.»

اختلاف بین‌المللی تعریفی نیاز است که معمولاً تعریف دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی که در دعوای ماورماتیس (۱۹۲۴) ارائه شد، به عنوان الگو مورد استفاده قرار می‌گیرد. اما بر این تعریف اشکالی را نیز مطرح می‌کنند و آن اینکه برای تشخیص وجه تمایز اختلافات بین‌المللی از اختلافات داخلی کفایت نمی‌کند و از آنجا که تعهدات ناشی از بند ۳ ماده ۲ منشور^۱ ملل متحد نیز تنها زمانی بر عهده یک کشور عضو قرار می‌گیرد که موضوع آن جنبه بین‌المللی داشته باشد، لذا اختلافی که موضوع آن اساساً در حوزه صلاحیت ملی دولت‌ها قرار گیرد، دولت مربوطه بر اساس بند ۷ ماده ۲ منشور^۲ به ممنوعیت دخالت در امور داخلی استناد می‌نمایند.

در اختلافات مربوط به امور هواپیمایی کشوری بین‌المللی صحت این اشکال ممکن است تقویت شود، چون همانطور که دیدیم قوانین و مقررات مربوط به سیستم حمل و نقل هوایی تلفیقی از قواعد حقوق خصوصی و حقوق عمومی می‌باشد. در عمل نیز، حمل و نقل هوایی بین‌المللی، مختلطی از نقش دولت‌ها، شرکت‌ها یا اشخاص خصوصی است که تمایز بین اختلافات با ماهیت خصوصی و عمومی ضرورت می‌یابد. در مجموع بحث ماهیت اختلافات، به ویژه در زمینه حمل و نقل هواپیمایی کشوری بین‌المللی هم در خصوص تقسیم بندی آن به حقوقی و غیر حقوقی و هم در طبقه بندی آن به تجاری و غیر تجاری قابل پیگیری می‌باشد (شیخی، ۱۳۷۷: ۳۰).

اگر چه در کتب و آثار حقوقی بین‌المللی روشی تحت عنوان روش مختلط (داوری - قضایی) مورد تاکید قرار نگرفته است، اما با توجه به آنچه در شورای ایکائو تحت وظیفه حل و فصل اختلافات فی مابین اعضای متعاقد صورت می‌گیرد، مستقل از روش‌های سیاسی و حقوقی معمول بوده و در عین حال برگرفته از آن دو روش می‌باشد. این روش را به این دلیل شبه قضایی می‌نامیم که چون وقتی شورای ایکائو در مقام رکن حل اختلاف وارد عمل می‌شود از جایگاه قضایی برخوردار است. بخصوص اینکه در این مقام، شورا ناگزیر از رعایت قواعد حقوق بین‌الملل موجود می‌باشد. اما از لحاظ ترکیب و

۱ - بند ۳ از ماده ۲ منشور «کلیه اعضا اختلافات بین‌المللی خود را به وسایل مسالمت آمیز به طریقی که صلح و امنیت بین‌المللی و عدالت به خطر نیوفتد، حل خواهند کرد».

۲ - بند ۷ از ماده ۲ منشور «هیچ یک از مقررات مندرج در این منشور، ملل متحد را مجاز نمی‌دارد در اموری که ذاتاً جزو صلاحیت داخلی هر کشوری است دخالت نماید و اعضا را نیز ملزم نمی‌کند که چنین موضوعاتی را تابع مقررات این منشور قرار دهند لیکن این اصل به اعمال اقدامات قهری پیشبینی شده در فصل هفتم لطمه وارد نخواهد آورد».

روبه عملی در شورا به عنوان رکن حل و فصل اختلاف، شرایط و خصوصیات یک رکن قضایی یا حقوقی به چشم نمی‌خورد، و بیشتر به یک ارگان سیاسی حل اختلاف یا نهایتاً داوری می‌باشد.

برای این وضعیت فایده‌ها و ضرر‌هایی را می‌توان برشمرد. از جمله فایده‌های این روش آن است که امکان بهره‌گیری از نظرات متخصصین امر در رسیدگی به دعاوی وجود دارد. چون ترکیب اعضای شورا بیشتر بر اساس تخصص‌های علمی و فنی افراد در زمینه مسایل هوانوردی شکل گرفته است. می‌دانیم که حضور متخصصین در جریان رسیدگی به اختلاف، اثر درخشانی در نوع حکم صادره دارد و در مضرات این روش می‌توان گفت که به دلیل فقدان تخصص‌های حقوقی و قضایی در هیأت رسیدگی، ممکن است احکام صادره توسط هیأت مزبور با معیارهای حقوقی فاصله زیادی داشته باشد. شاید این امر یکی از دلایل اجتناب شورای ایکائو از درگیر شدن با مسائل، به شکل قضایی باشد.

در هر صورت، وقتی که شورای ایکائو در مقام رکن رسیدگی به اختلاف، تصمیمی را اتخاذ می‌کند، آن تصمیم، طبق تصریح کنوانسیون شیکاگو قابل استیناف می‌باشد که این خود گویای آن است که تصمیم و عمل شورا یک عمل حقوقی و قضایی محسوب می‌گردد. اگر چه شورای ایکائو در روش رسیدگی خود با توسل به قواعد حقوقی و قضایی اقدام نکرده باشد. بنابراین دسته‌های مختلفی از اختلافات به ایکائو ارجاع می‌شود و آنچه شورا در عمل اتخاذ می‌کند، ترکیبی از روش‌های حل اختلاف است که مرکب و مختلط از هر دو دسته روش‌های سیاسی و حقوقی است.

صلاحیت اجباری شورای ایکائو از ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو^۱ مستفاد می‌شود بر اساس ماده مزبور به شرطی که یکی از دول متعاقد نسبت به هر گونه اختلاف مربوط به تفسیر یا اجرای مفاد کنوانسیون و پیوست‌های آن که از طریق مذاکره قابل حل و فصل نباشد از شورای سازمان تقاضای رسیدگی نماید، شورا ملزم به حل و فصل خواهد بود (شیخی، ۱۳۷۷: ۹۷).

^۱ - ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو « چنانچه عدم توافقی بین دو یا چند کشور متعاقد راجع به تفسیر یا اجرای این قرارداد و ضمیمه آن حاصل گردد و نتوان آن را به مذاکرات حل نمود بر حسب درخواست هر کشور ذی‌مدخل در عدم توافق برای اخذ تصمیم به شورا ارجاع خواهد شد هیچیک از اعضای شورا در مورد هر گونه اختلافی که خود در آن شرکت دارند حق رأی نخواهند داشت هر کشور متعاقدی می‌تواند با رعایت ماده هشتاد و پنج از شورا یک دیوان داوری که مورد موافقت طرف دیگر اختلاف باشد یا به دیوان دادگستری بین‌المللی تقاضای تجدیدنظر بدهد چنین دادخواست باید در ظرف چهل روز از تاریخ وصول اعلام تصمیم شورا به شورا اخطار گردد».

کنوانسیون شیکاگو در مواد ۸۵ و ۸۶^۱ نیز طرق حل و فصل اختلاف را در شرایط خاص بیان کرده است. اما آنچه مسلم است وجود صلاحیت اجباری دیوان بین‌المللی دادگستری در دعاوی و اختلافات هوانوردی بین کشورهای متعاقد می‌باشد که نباید از این ظرفیت مهم حقوقی چشم‌پوشی کرد.

۲-۵- ضمانت اجرایی کنوانسیون شیکاگو

بحث ضمانت اجرای قواعد و مقررات حقوقی نیز در نظام‌های داخلی و هم در نظام‌های بین‌المللی از مسائل مهم و حیاتی به شمار می‌رود. این امر در نظام داخلی تا حدود زیادی حل‌گشته و اجرای احکام و قواعد حقوقی از طریق دستگاه‌های مربوطه تضمین شده است. اما در نظام بین‌الملل، اجرای مقررات و تصمیمات حقوقی از ضمانت‌چندانی برخوردار نیست. که خود ناشی از فقدان مرکز مشخصی برای اداره امور بین‌المللی است که البته به مقتضای طبع این نظام نیز هست. چون نظام بین‌المللی بر همکاری بین دولت‌ها و حاکمیت‌های متفاوت، استوار است نه بر وحدت بین آنها.

کنوانسیون شیکاگو که به تنظیم بخشی از روابط بین‌الملل می‌پردازد، به این مهم نیز توجه نموده و در فصل مربوط به حل و فصل اختلافات، ضمانت‌اجراها و پشتوانه‌های عملی را برای آراء و تصمیمات متخذه از سوی شورای ایکائو، پیش‌بینی و مطرح نموده است. این تضمین به دو صورت در مقررات شیکاگو متجلی‌گشته است؛ یکی مربوط به تحریم شرکت‌های هوایی بین‌المللی متهم است و دیگری به مجازات کشورهای متخلف منتهی می‌گردد.

^۱ - ماده ۸۵ کنوانسیون شیکاگو «هر گاه یکی از کشورهای طرف اختلاف در موردی که نسبت به تصمیم شورا واخواهی شده است اساس نامه دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی را قبول نموده باشد یا کشورهای متعاقد طرف اختلاف نسبت به منتخبین دیوان داورى نتوانند موافقت حاصل نمایند هر یک از کشورها متعاقد طرف اختلاف یک نفر داور معرفی خواهد نمود و داوران مزبور یک نفر سرداور معرفی خواهند کرد چنانچه یکی از کشورها متعاقدی طرف اختلاف در ظرف ۳ ماه از تاریخ تسلیم دادخواست از معرفی داور خودداری نماید از طرف رییس شورا از بین اشخاص شایسته ای که اسامی آنها در فهرستی که در شورا ثبت می‌باشد یک نفر داور از جانب آن کشور انتخاب و معرفی خواهد گردید و چنانچه داوران نتوانند منتهی در ظرف ۳۰ روز در انتخاب سرداور موافقت نمایند رییس شورا از فهرست مذکور قبل یک نفر سرداور انتخاب و معرفی خواهد کرد سپس داوران و سرداور مزبور محکمه داورى را تشکیل خواهند داد.

هر دیوان داورى که به موجب ماده قبل تشکیل شود نظام نامه خود را تعیین خواهد کرد و به اکثریت آراء تصمیمات خود را ابلاغ خواهد نمود مگر آن که شورا در هر مورد که به عقیده وی تأخیر زیاد حاصل شده باشد به مسایل مربوط به نظامنامه رسیدگی نموده و رأی بدهد.» ماده ۸۶ کنوانسیون شیکاگو «به استثنای مواردی که شورا خلاف آن تصمیم بگیرد هر گونه تصمیمی شورا مبتنی بر این که آیا یک شرکت هواپیمایی مطابق مقررات این قرارداد عمل نموده است به قوت خود باقی خواهد بود مگر آن که پس از تقاضای تجدید نظر مخالفی اتخاذ گردد. در هر مورد دیگر به تصمیمات شورا اگر نسبت به آن تقاضای واخواهی شود آن تصمیمات موقوف خواهد ماند تا زمانی که نسبت به تجدید نظر تصمیم اتخاذ گردد تصمیمات دیوان دادگستری دائمی بین‌المللی و دیوان داورى قطعی بوده و لازم‌الاجرا خواهد بود.»

مطابق ماده ۸۷ کنوانسیون شیکاگو^۱، هر یک از شرکت‌های هوایی بین‌المللی که از تصمیمات متخذه از سوی شورای ایکائو سرپیچی نماید، از طرف کشورهای متعاقد مورد تحریم هوایی قرار خواهد گرفت. بر اساس ماده ۸۸ کنوانسیون^۲ مزبور نیز، برای کشورهایی که از نظر مقررات مربوط به حل و فصل اختلافات و طبق تصمیم متخذه از سوی شورای ایکائو متخلف شناخته شوند مجازات تعلیق حقوق و مزایای مربوطه در نظر گرفته شده است. البته این تعلیق حقوق و مزایا توسط مجمع عمومی سازمان هواپیمائی کشوری بین‌المللی صورت خواهد گرفت.

بنابراین تعلیق حق رای ممکن است علاوه بر مجمع عمومی که همه کشورهای عضو در آن حضور و حق رای دارند، شامل شورای ایکائو نیز بشود که تعداد مشخصی از کشورها در هر دوره در آن عضویت دارند» (شیخی، ۱۳۷۷: ۱۱۸ - ۱۱۷).

در واقع ضمانت اجرایی تصمیمات شورا، به نظر می‌رسد از آرای دیوان بین‌المللی دادگستری در صورت توجه دولت‌ها بیشتر می‌باشد. هرچند دیوان بین‌المللی دادگستری مهم‌ترین رکن قضایی سازمان ملل متحد بوده و از قدرت بالاتری برخوردار است. اما تصمیمات شورای ایکائو به لحاظ ایمنی و امنیت پرواز برای دیوان نیز مورد قبول می‌باشد.

۳- ظرفیت‌های حقوقی صنعت هوایی و هوانوردی ایران

این بخش، مهم‌ترین و کاربردی‌ترین بخش مقاله می‌باشد که با شناسایی ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های صنعت هوایی و هوانوردی ایران در جهت مطابقت با استاندارد‌های جهانی و ظرفیت سازمان ایکائو، بتوانیم برای آینده کشور ترسیم راهبرد نموده و صنعت هوایی و هوانوردی کشور را توسعه دهیم.

۳-۱- سند جامع پیشرفت هوا فضای کشور در افق ۱۴۰۴ (سند اول)

اولین سند نقشه راه توسعه هوا فضای کشور سال ۱۳۸۵ بر اساس قانون برنامه پنجم توسعه و سند چشم‌انداز ایران ۱۴۰۴ و مفاد اساسنامه شورای عالی فضایی کشور برای افق ۱۰ ساله تدوین و در هیأت

^۱ - ماده ۸۷ کنوانسیون شیکاگو «هر کشور متعاهدی تعهد می‌نماید که اجازه بهره‌برداری به یک شرکت هواپیمایی کشور متعاقد در فضای فوق قلمرو خود ندهد در صورتی که شورا رأی داده باشد که شرکت هواپیمایی مربوطه تصمیم‌نهایی متخذه را طبق ماده مندرجه پیش رعایت نمی‌نماید».

^۲ - ماده ۸۸ کنوانسیون شیکاگو «مجمع عمومی حق رأی هر کشور متعاهدی را که طبق مقررات مذکور در این فصل متخلف شناخته شود در مجمع عمومی و شورای هواپیمایی معلق خواهد ساخت».

دولت به تصویب رسیده و به دستگاه‌های اجرایی مرتباً ابلاغ گردیده است. مرکز پژوهش‌های مجلس در جمع‌بندی گزارشی در این خصوص اعلام کرده: «شورای عالی فضایی، عالی‌ترین مرجع سیاست‌گذاری در حوزه فضایی کشور است، اما از بدو تشکیل با عدم تشکیل جلسات، برخلاف ماده (۷) اساسنامه این شورا، روبرو بوده است.

تشکیل نشدن جلسات شورای عالی فضایی در دولت یازدهم، برخلاف مفاد اساسنامه این شورا، یکی از مهم‌ترین چالش‌های حاکمیتی در حوزه فضایی کشور است. در شرایط کنونی خلاء یک نهاد بالاسری سیاست‌گذار در حوزه فضایی کشور به وضوح مشاهده می‌شود که در مغایرت صریح با تأکید سند توسعه هوافضا، مفاد مندرج در اساسنامه شورای عالی فضایی و پیشرفت برنامه ۱۰ ساله اول نقشه راه فضایی کشور (مصوب ۱۳۸۵ هیئت دولت) قرار دارد. تشکیل نشدن جلسات شورای عالی فضایی به منظور سیاست‌گذاری، همچنین همپوشانی برخی وظایف نهادهای متولی و سیاست‌گذار و نبود هماهنگی در ساختار مدیریت کلان کشور در حوزه فضایی سبب بروز اختلاف سلیقه دستگاه‌های مرتبط و بروز واگرایی و فقر انسجام راهبردها و فعالیت‌های فضایی کشور شده است^۱».

۲-۳- سند جامع پیشرفت هوا فضای کشور در افق ۱۴۰۴ (سند دوم)

این سند که به همت ستاد هوا فضا طی دو سال از سال ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۰ با تلاش ۲۶ کارگروه از خبرگان و متخصصین با تجربه صنایع ۴ گانه هوایی، هوانوردی، فضایی و موشکی کشور بر مبنای راهبرد افق سند چشم‌انداز ایران ۱۴۰۴ و قانون برنامه ۵ ساله پنجم تدوین گردیده است. ۱۰ کارگروه در کمیته هوایی با ۱۸۳ نفر در ۶۵ جلسه و ۶ کارگروه در کمیته هوانوردی با ۶۳ نفر طی ۸۴ جلسه در تهیه آن نقش داشته و اقدام به تنظیم و تدوین این سند نموده‌اند.

۳-۳- مراحل تدوین، تصویب و اجرای سند جامع

تدوین این سند در سه مرحله پیشنهاد که یک سند آن اقدام و می‌بایست برای دو سند بعدی اقدام می‌گردید.

^۱ - خبرگزاری صدا و سیما - کد خبر ۱۹۱۸۳۹۷ مورخ ۶ آذر ۱۳۹۶.

الف) سند جامع اول از سال ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۰ که مرحله تنظیم و تهیه آن در سال ۱۳۹۱ طی مراحل تصویب و اجرای آن از سال ۱۳۹۱ به مدت ۳ سال تا ۱۳۹۴ با نظارت لازم پیشنهاد گردیده است.

ب) سند جامع دوم از سال ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۴ و اجرای آن از سال ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۹ به مدت ۵ سال با نظارت کارشناسان ذیصلاح پیشنهاد گردیده است.

ج) سند جامع سوم باید در سال ۱۳۹۸ تدوین، در سال ۱۳۹۹ تصویب و از سال ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۴ با نظارت کارشناسان پایان می‌یافت.

علی‌رغم اینکه در تدوین سند جامع ذکر شده بود که بهره‌گیری از نقش محوری ظرفیت‌های حقوقی بین‌المللی صنعت هوایی کشور و ایکائو در اسناد بعدی ذکر و عملیاتی گردد اما با بی‌توجهی به توسعه صنایع ۴ گانه و تحولی کوتاه مدت، به سرنوشت مبهمی دچار گردیده است.

۳-۴- شورای عالی فضایی

همانگونه که در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس نیز اشاره شد «۲ خلاء یک نهاد بالاسری سیاست‌گذار در حوزه فضایی کشور» باعث به نتیجه نرسیدن بسیاری از تلاش‌های خالصانه عرصه هوایی و هواپیمایی کشور می‌باشد. که به عنوان مثال تلاش‌های شخص پژوهشگر در تدوین ضوابط و اصول توسعه و ایمنی در ناوگان هوایی به پیوست این مقاله قابل ملاحظه می‌باشد از جمله نامه شماره ۵۸/۶۰۲۹۱ مورخه ۸۸/۱۱/۲۱ رئیس کمیسیون امنیت ملی مجلس به وزیر راه و ترابری (پیوست ۱).

بنظر می‌رسد تقویت شورای عالی فضایی، می‌تواند همان خلاء بالاسری مورد اشاره مرکز پژوهش‌های مجلس باشد. در ماده یک^۱ اساسنامه شورای عالی فضایی مصوب ۱۳۸۳/۱۱/۲۸، شورای عالی فضایی به منظور استفاده صلح‌آمیز از فضای ماورای جو و فناوری‌های فضایی، حفظ منافع ملی و بهره‌برداری منسجم از علوم و فن‌آوری‌های فضایی در جهت توسعه اقتصادی، فرهنگی، علمی و فن‌آوری کشور، تشکیل شده است. بر اساس ماده ۳ اساسنامه شورای عالی فضایی، اعضای این شورا عبارتند از:

الف - رئیس‌جمهور (رئیس).

^۱ - ماده یک اساسنامه شورای عالی فضایی «به منظور استفاده صلح‌آمیز از فضای ماورای جو و فناوری‌های فضایی، حفظ منافع ملی و بهره‌برداری منسجم از علوم و فناوری‌های فضایی در جهت توسعه اقتصادی، فرهنگی، علمی و فناوری کشور، شورای عالی فضایی که در این اساسنامه «شورا» نامیده می‌شود، تشکیل می‌شود».

ب - وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات.

پ - وزیر علوم، تحقیقات و فناوری.

ت - وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح.

ث - وزیر امور خارجه.

ج - وزیر صنایع و معادن.

چ - رییس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور.

ح - رییس سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران.

خ - رییس سازمان فضایی ایران (دبیر).

د - چهار نفر از افراد متخصص در زمینه‌های مختلف علوم و فنون فضایی.

تبصره ۱ - در غیاب رییس‌جمهور ریاست جلسه برعهده معاون اول رییس‌جمهور خواهد بود.

تبصره ۲ - چهار نفر متخصص در علوم و فنون فضایی موضوع بند (د) این ماده به پیشنهاد وزیر ارتباطات

و فناوری اطلاعات و با حکم رییس‌جمهور برای مدت چهار سال انتخاب می‌شوند.

در واقع این شورا، عالی‌ترین مرجع رسیدگی به مسائل فضایی ایران است که دارای ۹ عضو و ۴ کارشناس

عالی، زیر نظر رئیس‌جمهور تصمیم‌گیری می‌نماید که برابر ماده ۷ اساسنامه^۱، در هر سال باید حداقل

دو بار جلسه برگزار کند.

به گزارش خبرگزاری تسنیم «اواخر آذرماه سال ۹۳ و با وجود این که در ماده ۸ اساسنامه شورای عالی

فضایی کشور، بر رسمیت جلسات شورا با حضور اکثریت اعضا و حضور رئیس‌جمهور و در غیاب وی،

معاون اول رئیس‌جمهور^۲، تاکید شده است، اما حسن روحانی با استناد به اصل ۱۲۴ قانون اساسی^۳،

مسئولیت اداره جلسات شورای عالی فضایی کشور را به سورنا ستاری، معاون علمی اش تفویض کرد.

۱ - ماده ۷ اساسنامه شورای عالی فضایی «شورا حداقل دوبرار در سال جلسه خواهد داشت و در صورت نیاز می‌تواند جلسات فوق‌العاده نیز تشکیل دهد».

۲ - تبصره یک ماده ۳ اساسنامه شورای عالی فضایی «در غیاب رییس‌جمهور ریاست جلسه برعهده معاون اول رییس‌جمهور خواهد بود».

۳ - اصل ۱۲۴ قانون اساسی «رئیس‌جمهور می‌تواند برای انجام وظایف قانونی خود معاونانی داشته باشد. معاون اول رئیس‌جمهور با موافقت وی اداره هیأت وزیران و مسئولیت هماهنگی سایر معاونت‌ها را به عهده خواهد داشت».

در حکم رئیس جمهور، ایجاد مرکز ملی فضایی با هدف هماهنگی، سیاست گذاری، برنامه ریزی و نظارت و با استفاده از ظرفیت های قانونی مربوطه به مراکز عالی تحقیقاتی نیز، به سورا ستاری محول شد. البته در این حکم و برخلاف ماده ۴ اساسنامه شورای عالی فضایی که ایجاد دبیرخانه شورا را در مسئولیت سازمان فضایی ایران دیده بود، روحانی، مسئولیت دبیرخانه شورای عالی فضایی را نیز به معاونت علمی و فناوری خود واگذار کرد. این موضوع باعث کشمکش میان دو نهاد مرتبط با فعالیت های فضایی کشور شد. اما در کمتر از یک سال و در مهرماه سال ۹۴ مسئولیت دبیرخانه شورای عالی بار دیگر به سازمان فضایی ایران سپرده شد^۱.

تفویض این اختیار از سوی رئیس جمهور به غیر از معاون اول رئیس جمهور کاملا بر خلاف اساسنامه شورای عالی فضایی بوده و مصوبات آن نمی تواند جنبه قانونی داشته باشد. این در حالی است که مقام معظم رهبری در جلسه مهرماه سال ۹۵ نیز به مسئولیت معاونت علمی حوزه فضا اشاره نموده و در مطالبات ایشان آمده است: «من به نظرم می رسد اینجا هم معاونت علمی می تواند در این زمینه نقش ایفا کند؛ حالا یا اینها اصلا بکلی محول بشود، به معاونت علمی و دانشگاهها این را بسپارند، یا لاقط معاونت علمی در این زمینه نقش ایفا کند؛ خیلی مهم است. اینها، هم خسارت علمی است برای ما، هم دانشمند جوانی که در بخش مثلا هسته‌ای یا در بخش هوافضا یا در بخش نانو یا زیست‌فناوری با امیدواری مشغول فعالیت است، وقتی که این بخش مورد بی‌اعتنایی قرار می گیرد و نیمه تعطیل می شود، مایوس می شود. من قبلا هم عرض کرده‌ام که یأس و نوامیدی جوانان ما خیلی خطر بزرگی است. حالا بنده اینجا یادداشت کرده‌ام که این طرح ها یا باید به معاونت علمی داده بشود یا لاقط معاونت علمی یک اشراف حسابی بر اینها داشته باشد؛ استعدادها باید به سمت اینها جذب بشوند» که با این وصف تاکنون هیچ حرکت جدی در این زمینه دیده نمی شود.

۳-۵- صنعت هوایی

صنعت هوایی در برگیرنده کلیه عملیات و خدمات موثر بر طراحی، ساخت، تولید و به روز آمد سازی، تعمیرات (اورهال) بازسازی، نوسازی و بهسازی سامانه های انواع پرنده اعم از هواپیما های دفاعی و

¹ - <https://www.tasnimnews.com/fa/news/1396/02/13/1396414>.

غیر دفاعی بالگردهای دفاعی و غیر دفاعی، پهباد و زیر مجموعه های اصلی آنها در کلاس های مختلف فوق سبک، نیمه سنگین، سنگین، تجاری و غیر تجاری را در بر می گیرد. این صنعت در در سند جامع هوافضای کشور در افق ۱۴۰۴ و قانون برنامه ۵ ساله ششم توسعه تاکید شده است.

۳-۵-۱- اتحادیه صنعت هوایی

اتحادیه صنایع هوایی و فضایی ایران در سال ۱۳۸۴ از هم افزایی ظرفیت های دانشگاهی و انگیزه های صنفی موجود در بخش خصوصی صنعت هوا فضا پایه ریزی شد. این اتحادیه در سال ۱۳۸۸ با اخذ مجوز های لازم ملی به عضویت رسمی اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی جمهوری اسلامی ایران در آمده و به عنوان تنها تشکل رسمی صنایع هوافضایی کشور ثبت گردید.

در حال حاضر این اتحادیه با دارا بودن ۲۴۰ عضو حقوقی (شرکت خصوصی) فعال و ۲۷ شرکت دانش بنیان در صنعت هوایی و فضایی، یکی از بزرگترین تشکل های هوافضایی کشور می باشد. حوزه های تخصصی شرکت های عضو اتحادیه صنایع هوایی و فضایی ایران تحت عنوان کارگروه های تخصصی عبارتند از:

- ۱- طراحی (انواع پرنده سرنشین دار و بدون سرنشین).
- ۲- ساخت و تولید قطعات، متعلقات و سامانه های هوایی و فضایی.
- ۳- ساخت و تولید محصولات هوایی و فضایی.
- ۴- تعمیر و نگهداری (انواع هواپیماها).
- ۵- مشاوره، آموزش، استقرار و ارزیابی.
- ۶- تامین کنندگان (تدارکات اقلام هوایی و فضایی).
- ۷- ارائه خدمات تخصصی (کالیبراسیون، آزمایشات غیر مخرب و ...).

اهداف اتحادیه:

- ۱- تلاش برای توسعه مشارکت بخش خصوصی در فعالیت های هوایی فضایی کشور.
- ۲- ایجاد بانک اطلاعات و مراکز اطلاع رسانی و ارتباط بین صنعت گران، متخصصان، محققان و دانشگاهیان.

- ۳- برنامه ریزی و برگزاری دوره های آموزشی تخصصی.
 - ۴- پیشنهاد و ارائه راهکارهای کارشناسی، علمی و تخصصی برای تاثیرگذاری بر سیاست گذاری های کلان صنعت و فناوری های هوایی و فضایی کشور و برقراری ارتباط مستمر با نهادهای عالی ذیربط.
 - ۵- تلاش و فعالیت در جهت ارتقاء و توسعه بازار محصولات هوایی و فضایی.
 - ۶- برقراری و ایجاد ارتباط بین جویندگان و مراکز متقاضی.
 - ۷- برگزاری سمینارها، کنفرانس ها، نمایشگاه ها، مسابقات و فن بازارهای تخصصی داخلی و بین المللی.
 - ۸- مشاوره های صنعتی به صنعتگران و سرمایه گذاران در صورت نیاز با رعایت مقررات.
 - ۹- حمایت حقوقی از اعضا و ارائه مشاوره های تخصصی قضایی و اداری.
 - ۱۰- ترغیب و تشویق کارآفرینان موفق و مبتکران صنعتی.
 - ۱۱- تلاش در جهت تاسیس و تقویت ساختارهای حمایتی از قبیل: نظام مهندسی هوافضا، نظام رتبه بندی شرکت ها و موسسات هوا و فضایی، پارک های فناوری هوا فضایی و نهادهای حمایتی مالی و سرمایه گذاری با هماهنگی نهادهای مربوطه با رعایت ضوابط قانونی.
 - ۱۲- ایجاد بسترهای لازم جهت ارتباطات بین المللی.
 - ۱۳- بسترسازی جهت ایجاد شرکت های مادر تخصصی، کنسرسیوم ها و موسسات لیزینگ.
 - ۱۴- تلاش در جهت تدوین و بومی سازی استانداردهای تخصصی و اخذ مجوزهای مورد نیاز.
- کارگروه های اتحادیه صنایع هوایی و فضایی ایران:
- ۱- کارگروه بالگرد.
 - ۲- کارگروه پرنده های بدون سرنشین (پهپادها).
 - ۳- کارگروه تجهیزات زمینی و فرودگاهی.
 - ۴- کارگروه فضایی.
 - ۵- کارگروه هوانوردی عمومی.
 - ۶- کارگروه هوا فضا.
 - ۷- کارگروه هواپیماهای سرنشین دار.

۸- کارگروه الکترونیک، مخابرات، اویونیک و رادار.

۹- کارگروه تعمیر، نگهداری و اورهال هواپیما^۱».

با این وصف، آنچه در حوزه های تخصصی شرکت های عضو اتحادیه دیده نمی شود؛

۱- ایجاد بانک اطلاعات منابع انسانی و نخبگان هوافضا.

۲- ایجاد بانک اطلاعات ابزار مخصوص و ماشین آلات کالیبراسیون و ساخت قطعات هوافضا و صنعت هوایی.

۳- ایجاد مراکز رشد و شهرک های صنعتی و پارک های علمی و فن آوری هوافضا و هوانوردی؛ می باشد.

۳-۵-۲- صنعت اورهال انواع پرنده ها

انواع پرنده ها برای هر پرواز نیاز به بازدید قبل از پرواز و بعد از پرواز توسط متخصصین پروازی و خلبان دارند. هر عیب و ساعت پرواز آن در کتابچه مربوط به پرنده جهت رفع اشکال و درج در سوابق ساعات پرواز برای چک های اصلی ۲۵ ساعته، ۱۰۰ ساعته، ۳۰۰ ساعته و ساعات بالاتر برای هواپیما (چک ۵) و برای بالگردها تعمیرات اساسی انجام می گیرد. در این صنعت تعمیرات دارای رده های متفاوتی هستند از جمله:

تا ۱۰۰ ساعت تعمیرات در رده سازمانی^۲ O

تا ۳۰۰ ساعت تعمیرات رده میانی^۳ I

تا ۱۰۰۰ ساعت یا زود از آن تعمیرات اساسی و در صورت ضرورت و نیاز توسط مهندسین بازرسی فنی قابل تمدید است^۴ D

لذا هر قطعه در وسائل پرنده و تجهیزات خدمات فرودگاهی بر مبنای میزان ساعت پرواز یا ساعت کارکرد یا ساعت و زمان نصب روی وسیله پرنده میبایست چک یا تعمیر یا تعویض گردد. و رده متخصصین و

^۱ - <https://www.pahpadha.com/support/about-us/pahpadha-the-iranian-aerospace-union>.

^۲ - ORGANIZATION.

^۳ - INTERMDIT.

^۴ - Depo (overhaul).

کارشناسان و مهندسیین تعمیرات متناسب با نوع تعمیرات مشخص و دارای مدارج علمی و تجربی خاص و مصوب خود می‌باشند. که رده «اورهال یا تعمیرات اساسی یا نوسازی یا بهسازی»^۱ گفته می‌شود. ایران تا رده هواپیماها و بالگردهای سبک و نیمه سنگین تا سال ۱۳۵۷ به توان ریل (خط) چک ۵ و ریل (خط) اورهال (تعمیرات اساسی) دست یافته بود ولی وسایل پرنده سنگین باید به کشورهای غربی برای تعمیرات اساسی با هزینه سنگین اعزام می‌گردیدند. که پس از انقلاب اسلامی (بهمن ۱۳۵۷) و تحریم‌های قطعاتی و تعمیراتی آمریکا علیه صنایع هوایی ایران و رفتن مستشاران آمریکایی، مهندسیین و متخصصین زنده صنایع هوایی ایران در تمام بخش‌ها تلاش نمودند و خطوط (ریل) تعمیرات سنگین انواع وسایل پرنده را طراحی، ساخت و راه اندازی کردند.

به گونه ای که در ۸ سال دفاع مقدس کلیه پرنده های نظامی و غیر نظامی تجاری و غیر تجاری در صنایع هوایی داخلی هما (صنایع هوایی ایران) انواع هواپیماها و جنگنده ها و صنایع پشتیبانی نوسازی هلی کوپتر های ایران (پنها) و در تعمیر و نگهداری پایگاه های نیروی هوایی و پایگاه های هوانیروز ارتش جمهوری اسلامی ایران و شرکت های خطوط هوایی - ایران هما (ایر) آسمان - ماهان، بخش عمده تعمیرات اساسی (اورهال) و قطعه سازی را انجام و ناوگان هوایی ایران علیرغم فشارهای تحریم، همواره با اقتدار عملیاتی و آماده بکار بوده و می‌باشد.

فی مابین رده I و D رده دیگری قرار دارد که در دفاع مقدس و به علت ضرورت ان را در معاونت جهاد خودکفایی هوانیروز طراحی و ریل اجرایی را تدوین و در پایگاه های هوانیروز (هر پایگاه برای یک مدل هلیکوپتر) توسط کارشناسان و مهندسیین خبره پروازی پس از اخذ موافقت های لازم با همراهی شرکت پنها اجرایی گردید.

رده f یا رده (OCM)^۲ یعنی بررسی وضعیت نگهداری و خستگی فنی پرنده می باشد یعنی بالگردهایی که به زمان سرویس دیو (۱۰۰۰ ساعت) نرسیده اند با یک بازدید جامع بدنه و سیستم ها و افزایش ساعت پرواز عملیاتی می‌توانند صدها ساعت دیگر پرواز نمایند.

¹ - UP GRAID.

² - ON Condition maintenance.

۳-۵-۳- خدمات اورهال، نوسازی و بهینه سازی انواع بالگرد و هواپیمای C-130 در خارج از

کشور

ناوگان هوایی نظامی هواپیما و انواع بالگردهای سنگین از جمله بالگرد ch-47 شنوک بعضی از کشورهای تحریم شده که نیاز به تعمیرات اساسی داشتند مثل لیبی زیمباوه و بعضی دیگر از کشورها طی قراردادی تیم های مهندسی فنی با ابزار مخصوص به آن کشورها اعزام و ده ها فرزند هواپیما از جمله ترابری C-130 یا بالگرد از جمله شنوک را اورهال و ناوگان آن کشورها را عملیاتی نمودند که مورد توجه خلبانان و مهندسین آن کشورها و دیگر کشورها گردیده بود.

برای آموزش های لازم در رده های مختلف خلبانی و استاد خلبان و خلبان آزمایشی و انواع رده های تعمیراتی تا رده مهندسی فنی هوایی AMAC طی قراردادی ارزی (دلار آمریکا) صدها نفر از این کشورها در دانشکده های پروازی و مهندسی فنی هوایی هوانیروز ارتش و صنایع هوایی وزارت دفاع آموزش های لازم را در رده های مختلف گذراندند و فارغ التحصیل گردیدند. در سال های بعد از انقلاب نیز حسب نیاز شرکت های تجاری یا نیروی هوایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، تعدادی از انواع بالگردها و هواپیماهای شرقی یا اروپایی وارد ناوگان هوایی کشور گردید. که صنایع هوایی برای رده های مختلف تعمیراتی آنها تا رده تعمیرات اساسی، خطوط (ریل) تعمیراتی لازم طراحی و راه اندازی و عملیاتی نمود. که بسیاری از کشورهای آفریقایی که از این نوع پرنده ها داشتند طی قراردادهای با نهادهای ایران، با اعزام گروه های مهندسین برای عملیاتی نمودن آنها بهره جستند.

۳-۵-۴- تولید قطعه ی انواع پرنده ها

نظر به کمبود انواع قطعات به علت تحریم و ارزش بری بالا خاصه قطعات تند مصرف در جهاد خود کفایی نیروهای مسلح و هوانیروز و صنایع هوایی با کمک پژوهشگران و اساتید دانشگاه ها، مبتکرین، مخترعین و صنعتگران خیره بخش خصوصی قراردادهای مختلف برای راه اندازی خطوط تولید انبوه قطعات منعقد گردید. این اقدامات هوشمندانه و ارزشمند برابر استانداردهای هوایی پاسخگوی نیازهای ناوگان هوایی انواع بالگرد های پشتیبانی ترابری هجومی، سنگین و پشتیبانی آتش توسط ده ها فرزند انواع پرنده ها در عملیات های مختلف بوده و در دفاع مقدس شرکت می کردند.

بسیاری از این خطوط تولید حسب تخصص و توان صنایع کوچک و بزرگ در شهرهای مختلف کشور با کمک صنعت گران توانمند کشور و هدایت مهندسين و متخصصان هوایی با نظارت و مهر استاندارد صنایع مختلف تایید و به انبارهای قطعات اماد فنی کارخانجات تحویل می گردد.

۳-۵-۶- ایجاد ریل تولید انواع پرنده ها

سازمان صنایع هوایی ایران، با همراهی بخش خصوصی توانست از ظرفیت های موجود برای راه اندازی خطوط (ریل) تولید انواع قطعات ساندویچ پنل، بدنه، بال یا ملخ و قطعات حساس و دستگاه های پروازی و در نهایت با راه اندازی خطوط مونتاژ قطعات تولیدی انواع بالگرد (شباویز) توسط پنها و هواپیمای سبک صبا توسط معاونت جهاد خودکفایی هوانیروز (به مدیریت پژوهشگر) و هواپیمای پرستو توسط معاونت جهاد خودکفایی نیروی هوایی به مدیریت امیر دکتر عطاالله بازرگان را به پرواز درآورد. که با اعتراض کشورهای سازنده از جمله آمریکا و بل ایالتیا مواجه گردیده که ادعای کپی کاری نموده اند.

صنایع هوایی ایران هوشمندانه اعلام کرد کلیه انواع پرنده هایی که در جنگ از دست داده را نوسازی، بهینه سازی و تحویل یگان های عملیاتی و ناوگان هوایی کشور داده است. با این اقدام عملاً چون بسیاری از پرنده ها منهدم شده بودند تنها پرنده هایی که قبلا در سند دارای شماره بودند را تولید و جایگزین بالگردهای ناوگان یا جنگنده های هوایی یا ناوگان تجاری کشور گردیده است.

در همین راستا شرکت های هوایی چون ایران ایر - ماهان و آسمان و صنایع هوایی وزارت دفاع پس از ساخت آشیانه های غول پیکر برای بازسازی (اورهال) هواپیماهای مسافری ۷۴۷ و ایرباس خط هوایی یا هواپیماهای ترابری سنگین نیروی هوایی و ساها اقدام نمودند.

در فرودگاه بین المللی مهرآباد و هم در فرودگاه بین المللی امام خمینی ره این آشیانه ها ساخته و خطوط تعمیراتی اساسی و قطعه سازی راه اندازی گردیده است. که می توان با ایجاد کنسرسیوم های بزرگ، این صنعت ارزشمند کشور را ارتقا و نجات داد.

۳-۵-۷- تشکیل کنسرسیوم صنعت هوایی با بهره‌گیری از بخش دولتی و غیر دولتی

کنسرسیوم، یعنی شرکت‌ها و موسسات مختلف که در یک راستا و یک هدف فعالیت می‌نمایند، برای دستیابی به هدفی بزرگ‌تر، همگرایی و هم‌افزایی و کاهش هزینه‌ها و افزایش درآمد (سود خالص) و توان عملیاتی و تولید، طی مراحل با هم پیمان می‌شوند که همدیگر را با رقابت منفی تخریب و تضعیف نکرده بلکه در جهت تقویت و توان هم‌مساعدت و همراهی کنند و منافع مشترک داشته باشند. امروزه در دنیا کنسرسیوم‌های بسیار مهم صنعت هوایی وجود داشته و با قدرت و توان مالی بسیار بالایی اقدام و موفق هستند. که نمونه بارز آن تولید هواپیمای مسافربری ایرباس در اروپا مابین سه کشور آلمان، فرانسه و انگلیس می‌باشد که در چند دهه اخیر تشکیل و دومین صنعت هوایی تولید انواع هواپیماهای غول‌پیکر تجاری (ترابری) می‌باشند.

لذا کشور ایران در ناوگان نظامی خود، انواع جنگنده‌های مدرن روز دنیا و هواپیماهای ترابری سنگین و سوخت‌رسان (جامبو جت ۷۴۷ و C-130) در صنایع هوایی ایران (صها) راه‌اندازی و فعالیت ارزشمند و موفق داخلی و بین‌المللی را در کارنامه خود دارد و شرکت پشتیبانی نوسازی هلیکوپترهای ایران (پنها) که بیش از ۱۰۰۰ فروند انواع بالگرد در بخش نظامی هوانیروز ارتش - هوانیروز سپاه - هواناچا و شرکت‌های هوایی خصوصی و فعالیت‌های بین‌المللی بازسازی بالگردها (اورهال) را به بهترین نحو پشتیبانی نموده و ساختاری بسیار هوشمند و ارزشمند و بروز دارند. و همچنین شرکت هواپیما سازی ایران (هسا) در شاهین شهر اصفهان که برای تولید هلیکوپتر نیمه سنگین و هجومی ۲۱۴ (اصفهان) تحقیقات و طراحی آن (R&D) طی قراردادی با شرکت بل آمریکا می‌بایست ۳۰۰ فروند در ایران ساخته می‌شد که با انقلاب اسلامی این اتفاق نیوفتاد و در حال حاضر تولید قطعه سازی و ساخت انواع بالگرد و خط تولید هواپیمای ایران ۱۴۰ را دارد، این مجموعه سازمان صنایع هوایی و صدها صنایع مختلف هوایی در سطح کشور که تولید قطعات و سیستم‌های مورد نیاز صنعت و تولید هواپیمای فوق سبک و سبک را بر عهده دارند، می‌توان با رده‌گذاری و ظرفیت‌سنجی، این شرکت‌ها را تبدیل به یک کنسرسیوم بزرگ هواپیماسازی در کشور تبدیل نمود. و با توانمندسازی این شرکت‌ها و مشارکت با شرکت‌های بزرگ بین‌المللی در قالب کنسرسیوم، توان این صنعت را افزایش داد. و می‌توان با بهره‌گیری از بازار سرمایه داخلی، بسیاری از نیازهای سرمایه‌گذاری کنسرسیوم را مرتفع نمود.

۴- صنعت هوانوردی

صنعت هوانوردی پس از طی مراحل تولید، مونتاژ، بهینه سازی، بازسازی (اورهال) پرنده ها وارد فاز بهره برداری و عملیاتی می گردد که به آن صنعت هوانوردی گفته می شود. بهره دهی پرنده ها در فاز عملیاتی یا در هوانوردی عمومی و تجاری مثل خطوط پروازی مسافربر یا باربری استفاده می گردد، یا در بهره گیری دفاعی، دولتی و خصوصی استفاده می شود.

هوایماها و بالگردها یا نظامی هستند یا غیر نظامی که تعمیرات و نگهداری آنها تا رده اورهال (تعمیرات اساسی) به عهده یگان های عملیاتی می باشد.

خدمات پشتیبانی فرودگاهی پرنده ها از جمله رادارها و تجهیزات فرودگاهی، خطوط هوایی، برج مراقبت پرواز، هدایت و کنترل پرواز و هواشناسی همگی زیر مجموعه صنعت هوانوردی تعریف می گردد.

شرکت هواپیمایی یا خط هوایی، معمولاً به یک گروه صنعتی هوایی گفته می شود که از طریق خطوط هوایی، مسافر یا بار جابجا می کند. برابر آخرین آمار هواپیمایی کشوری در بخش حمل و نقل هوایی ایران ۲۷ شرکت فعالیت می کند که ۱۸ شرکت آنها ایرانی و ۹ شرکت خارجی هستند و اخیراً برابر مصوبه شورای عالی هوانوردی برای توسعه صنعت هوانوردی عمومی بخش خصوصی می تواند با خرید هوایماهای کوچک و سبک با ۳۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری مجوز خط هوایی دریافت نماید.

در صنعت هوانوردی ایران ۵۴ فرودگاه وجود دارد که ۳۵ فرودگاه فعال و نیمه فعال داخلی بوده و ۱۹ فرودگاه بین المللی می باشد که فقط سه فرودگاه از نظر اقتصادی جنبه سود دهی دارد. (فرودگاه بین المللی امام خمینی ره، فرودگاه مهرآباد و فرودگاه مشهد). ضمناً ۶ فرودگاه دیگر نیز در دست مطالعه و ساخت می باشند.

پروازهای ترانزیتی از فراز آسمان ایران، درکریدورهای پروازی اعلام شده، به ۱۰۰۰ فروند در روز رسیده که درآمدی معادل حدود ۷۰۰ میلیون دلار ارزآوری در سال برای کشور دارد. در صورتی که موانع کریدورهای پرواز برطرف گردد این حجم پرواز می تواند به میزان قابل توجهی افزایش و رقبای منطقه ای عراق و امارات را پشت سر بگذارد.

این موانع کریدورها عبارتند از :

۱- ازدیاد میادین تیر، سکوه‌های پرتاب موشک، پایگاه‌های هوایی و نظامی (آموزشی)، نیروگاه‌ها و سد های غیر مهم.

۲- ازدیاد محدودیت پروازی اماکن غیر مهم.

که در صورت بازنگری در شورای عالی امنیت ملی و شورای عالی هوانوردی، حسب تاکیدات ایکائو مبنی بر کاهش محدودیت های پروازی، کریدورهای پروازی کشور را افزایش و درآمد ارزی ایران نیز از این منبع بیشتر خواهد شد.

از حوزه های صنعت هوانوردی ایران، وجود مرکز آموزش عالی هوایی زیر نظر هواپیمایی کشوری و ده ها دانشکده و مرکز آموزشی هوانوردی در سطح کشور بوده که منابع انسانی سامانه های هوانوردی مورد نیاز کشور را تربیت می نمایند. به عنوان مثال برای تربیت یک خلبان، بین ۷۰ تا ۳۰۰ میلیون تومان هزینه می شود.

در واقع، صنعت هوانوردی را می توان اینگونه بیان کرد که کلیه مسائل مربوط به خدمات فرودگاهی بین ایرلاین ها، مسافری و شرکت های حمل و نقل هوایی بر طبق استانداردهای هواپیمایی کشوری را در بر می گیرد.

۴-۱- شورای عالی هوانوردی (شورای عالی هواپیمایی کشوری)

شورای عالی هوانوردی (هواپیمایی کشوری) در سال ۱۳۴۷ با هدف راهبردی ارتقاء توان مدیریتی و نظارتی هوانوردی کشور در حوزه صنایع هوایی و صنعت هوایی به هیاتی مرکب از ۷ نفر به ریاست رئیس هواپیمایی کشوری تفیض گردید که بعداً در سال ۱۳۵۹ و ۱۳۷۳ با اصلاحات نهایی اظهار نظر درباره صدور پروانه بهره برداری، لغو یا توقیف موقت یا محدود کردن اختیارات خطوط هوایی برابر موارد درج شده در پروانه که بر اساس قانون به شورا ارجاع می شود.

این شورا، حسب تخصص و اختیارات حاصله، در صورت تقویت قانونی می تواند تنظیم کننده ارتباطات بین المللی اعم از رابطه ایکائو با سازمان هواپیمایی کشوری بوده و نظارت مستمر بر صنعت هوایی و هوانوردی داشته و همچنین در تنظیم لوایح و قوانینی که در جهت توسعه و استفاده از ظرفیت ها و پتانسیل های این صنعت می باشد به موقع اقدام نماید. اعم از تشکیل کارگروه حقوق دانان داخلی و

بین‌المللی در سازمان هواپیمایی کشوری. و همچنین تسهیل فرآیند تاسیس سازمان نظام مهندسی هوایی و هوانوردی و تاسیس کنسرسیوم های بزرگ بین‌المللی در حوزه هوایی و هوانوردی که از خلاء های موجود این صنعت می باشد.

اما متأسفانه در حال حاضر این شورا از جایگاه قانونی کافی برخوردار نبوده و از ظرفیت های موجود هوانوردی کشور بهره برداری نمی شود. از جمله:

الف) توسعه طراحی و تولید هواپیمای جت منطقه ای ۱۰۰ و ۱۵۰ نفره و هواپیماهای مورد نیاز هوانوردی عمومی متناسب با نیاز های کشور و بازار های جهان.

ب) طراحی و تولید بالگرد متوسط و نیمه سنگین.

ج) خدمات تعمیر و نگهداری و ارتقاء بالگردها.

د) طراحی و تولید موتورهای مینی توربو جت، توربو فن سبک.

ه) دستیابی به استانداردها و شاخص های ایمنی و کیفیت خدمات پروازی در سطح بالاتر از میانگین جهانی.

ک) توسعه هوانوردی عمومی با استفاد حداکثری از بخش خصوصی.

۴-۲- تشکیل کنسرسیوم صنعت هوانوردی با ظرفیت های شرکت ها و خطوط هوایی

در کشور های توسعه یافته و در حال توسعه از جمله ۱۲ کشور عضو آ.سه.آ با ایجاد کنسرسیوم هوانوردی موفقیت های راهبردی چشمگیری داشته اند. از این رو با توجه به ظرفیت های موجود در کشور عزیزمان ایران از جمله اولین خطوط هوایی ایران که در اوایل سال ۱۳۰۳ شمسی بین تهران، مشهد و شیراز با چند فروند هواپیمای یونکر آلمان تاسیس گردیده و محموله های پستی و مسافر جابجا می کرد. یا اولین شرکت هواپیمایی بزرگ به نام ایران هما که در سال ۱۳۲۱ شمسی تاسیس شد، این شرکت که حامل پرچم ایران با نام رسمی هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران است و در ایران از ابتدای تأسیس با نام هما (هواپیمایی ملی ایران) شناخته می شود یکی از قدیمی ترین شرکت های هواپیمایی فعال در غرب آسیا است و هم اکنون بیش از ۴۰ مقصد داخلی و بین‌المللی پرواز انجام می دهد. دفتر مرکزی ایران ایر در فرودگاه مهرآباد تهران قرار داشته و پایگاه اصلی پروازی این شرکت که بیشتر

پروازهای ایران ایر از مبدأ یا به مقصد آن انجام می‌شود برای پروازهای داخلی فرودگاه مهرآباد و برای پروازهای خارجی فرودگاه امام خمینی تهران است. بر اساس آمار، ایران ایر سالیانه بیش از ۶ میلیون مسافر را جابه جا می‌کند. می‌توان اقدام به تاسیس کنسرسیوم‌های مشابهی نمود.

در قبل از انقلاب، دو شرکت دیگر به نام خطوط هوایی آسمان و خطوط هوایی ایران ایرتور تاسیس شدند. و طی ۴ دهه بع از انقلاب ۲۰ شرکت داخلی و ۹ شرکت خارجی در خطوط هوایی ایران فعالیت دارند. علاوه بر این شرکت‌های کوچک در ناوگان پروازی عمومی نیز فعال هستند این مجموعه که از بزرگترین و کوچکترین خطوط هوایی که با ده‌ها فروند و چند فروند فعالیت می‌نمایند همگی به ابزار پشتیبانی منابع انسانی، ستادی، خدمات فرودگاهی، کترینگ و خدمات فنی مهندسی نیاز دارند و گاهی به رقابت‌های ناسالم با دیگر ایرلاینها همدیگر را تضعیف می‌نمایند.

لذا با هدف کاهش هزینه‌های انواع پشتیبانی ایرلاینها و افزایش توان استاندارد انواع خدمات و پشتیبانی تشکیل کنسرسیوم هوانوردی از این مجموعه می‌تواند آثار بسیار ارزشمند هم‌افزایی، همگرایی و تولید علم و ثروت نماید و با بهره‌گیری از ظرفیت‌های حقوقی بین‌المللی داخلی و ایکائو و اعضاء بسیاری از فشارهای تحریم استکبار کاهش داد.

۴-۳- ایجاد نظام مهندسی هوانوردی و هوا فضا

برابر قوانین جمهوری اسلامی ایران، صاحبان حرفه‌های پیشرفته مشابه جامعه مهندسين عمران و ساختمان ضرورت دارد جامعه مهندسين را برابر اساسنامه مصوب و حسب نیاز صنعت هوایی و هوانوردی اقدام و در برابر نیازهای این صنعت عظیم و پیشرو اقدام و در تشکیل شرکت‌های دانش بنیان مراکز رشد و پارک‌های فن‌آوری و نیازهای کارشناسی حقوقی و قضایی در سوانح و رویدادهای هوایی پاسخگو باشد و در ارتقاء توان و نظارت علمی پژوهشی آموزشی با بهره‌گیری از علوم و دانش روز هوایی و هوانوردی جهان خاصه ظرفیت‌های ایکائو و یاتا و مجامع علمی مرتبط به موقع اقدام نماید.

سازکار لازم برای پاسخگویی به خلاءهای موجود صنعت فراهم و از جوامع مهندسی هوایی و هوانوردی کشورهای جهان بهره لازم را ببرند و با دیپلماسی فنی و مهندسی عمومی راه را برای رفع خلاءها و موانع علمی پژوهشی طراحی، تولید صنایع کشور باز نمایند. و بازوی توانمند دو کنسرسیوم هوایی و

هوانوردی و کارگروه حقوقدانان کشور پیشنهادی در این پژوهش و قوای سه گانه کشور، خاصه قوه مقننه برای برطرف کردن مشکلات قانونی مجموعه هوایی کشور باشند.

۴-۴- کمیته حقوقدانان بین‌المللی هوانوردی و هوافضا

برای بهره برداری به موقع از ظرفیت های حقوقی کشور در صنعت هوایی و هوانوردی کارگروهی از اساتید و حقوقدانان بین‌الملل خبره، فرهیخته، آگاه به صنعت هوایی و هوانوردی و آشنا به ظرفیت های حقوقی کنوانسیون شیکاگو (ایکائو و یاتا)، در سازمان هواپیمایی کشوری و شورای عالی هوانوردی به صورت مشاورین عالی در کنار ریاست این سازمان که معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس شورای عالی هوانوردی می باشد تشکیل؛ و در جهت توسعه و حفظ منافع این صنعت و ناوگان عظیم هوایی کشور، مطالعه و با طراحی علمی و ارائه راه کارهای برون رفت از توطئه های بازدارنده گوناگون و پیچیده انواع تحریم های استکبار جهانی و توطئه های داخلی صنعت قاطعانه اقدام نماید. و همچنین در مجامع بین المللی از جمله ایکائو، یاتا، ICAO و هیات های داوری با همکاری حقوقدانان زبده فراسرزمینی در جهت حفظ منافع و ایفای حقوق ملت ایران تا حصول نتیجه و اعلام عمومی اقدام و آن را پیگیری نماید.

۵- ظرفیت های حقوقی ایکائو در توسعه صنعت هوایی و هوانوردی ایران

با بررسی کنوانسیون شیکاگو و ظرفیت هایی که سازمان ایکائو برای صنعت هوایی و هوانوردی کشورهای عضو مدنظر قرار داده، نتایج حاصله نشان می دهد که صنعت هوایی و هوانوردی یکی از مسایل بسیار مهم در حقوق بین‌الملل بوده و از حساسیت بسیار بالایی برخوردار است. از این رو کشورها می توانند بر مبنای ظرفیت های خود با آشنایی و آگاهی حقوقی از سازمان ایکائو به همکاری های بین‌المللی و پیشرفت های قابل توجهی دست یابند. از جمله محدودیت ایکائو در اعمال تحریم های یک جانبه. برابر تحقیق انجام یافته در کنوانسیون شیکاگو، به لحاظ اهمیت امنیت پرواز و ایمنی، برابر ماده ۸۷ کنوانسیون موصوف، فقط شورای ایکائو می تواند به منظور ملزم کردن دولتی به رعایت استانداردها و انکس های مصوب، کشوری را مورد تحریم قرار داده و اعضای کنوانسیون را از ارائه خدمات به آن کشور منع نماید.

اما همانطور که در فصل قبل به ابعاد گسترده ای از تحریم های غیرقانونی ایالات متحده در صنعت هوایی و هوانوردی ایران اشاره کردیم، در واقع اقدام یک جانبه ایالات متحده، در اصل به خطر انداختن امنیت بین المللی، ایمنی پرواز، نقض حقوق بشر و همچنین نقض تعهدات خود در کنوانسیون شیکاگو می باشد. اما آنچه محرز و مسلم از ظرفیت حقوقی ایکائو استنتاج می شود، صلاحیت اجباری دیوان بین المللی دادگستری در حل و فصل مسالمت آمیز اختلافات بین اعضا با یکدیگر می باشد. که ایران می تواند از این ظرفیت حقوقی که در ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو تاکید شده است در محکومیت ایالات متحده اقدام نماید. در نتیجه فرضیه اول فرعی تحقیق نیز درست بوده و با استناد به کنوانسیون شیکاگو می توان مسؤولیت بین المللی ایالات متحده در نقض تعهد بین المللی را اثبات و مطالبه خسارت نمود.

- نتیجه گیری

این مقاله که با بررسی قریب به اکثر ظرفیت ها و منابع قابل دسترس داخلی و بین المللی در هفت محور اساسی (استفاده از ظرفیت های حقوقی کنوانسیون شیکاگو در حل موانع توسعه صنعت هوایی و هوانوردی، تشکیل کنسرسیوم هوایی، تشکیل کنسرسیوم هوانوردی، دلایل توقف و تضييع بزرگترین سرمایه گذاری صنعت هوایی کشور با موضوع تولید هواپیمای ایران ۱۴۰ و احیای آن، تشکیل نظام مهندسی هوایی و هوانوردی، تشکیل کمیته حقوق بین الملل هوایی در سازمان هواپیمائی کشوری و تثبیت نام همیشه خلیج فارس بر پهنای آبی جنوب کشور با استفاده از ظرفیت های حقوقی ایکائو) تدوین گردیده، حاصل نیم قرن تجربه تخصصی مهندسی فنی هوایی، هوانوردی و مدیریتی در سطوح عالی صنایع هوایی و هوانوردی کشور و مطالعه و تدریس عالی در دانشکده های مختلف نظامی و هوایی و سه سال وابستگی نظامی در کشور چین و بازدید از توانمندی های هوایی و هوانوردی کشورهای بزرگی چون چین و آمریکا (پایگاه های هوایی و ناسا)، و بهره گیری از توان صنایع هوایی و همچنین عضو کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی و موسس اولین فراکسیون هوایی در مجلس بوده که با در نظر گرفتن جمیع جهات، نتیجه گیری خود از تحقیق حاضر را با این مقدمه آغاز می کنم:

با بررسی کنوانسیون شیکاگو و ظرفیت‌هایی که سازمان ایکائو برای صنعت هوایی و هوانوردی کشورهای عضو مدنظر قرار داده، نتایج حاصله نشان می‌دهد که صنعت هوایی و هوانوردی یکی از مسایل بسیار مهم در حقوق بین‌الملل بوده و از حساسیت بسیار بالایی برخوردار است. از این رو کشورها می‌توانند بر مبنای ظرفیت‌های موجود و ایجاد شده خود با آشنایی و آگاهی حقوقی از سازمان ایکائو به همکاری‌های بین‌المللی و پیشرفت‌های قابل توجهی دست یابند. در این راستا با اطلاع از پتانسیل‌های صنعت هوایی و هوانوردی کشور مشخص گردید که ایران چنانچه با ظرفیت حقوقی کنوانسیون شیکاگو از محاصره تحریم‌ها عبور کند به سرعت می‌تواند یکی از برترین‌های صنعت هوایی و هوانوردی منطقه و دنیا باشد. در این خصوص از آنجا که به لحاظ اهمیت امنیت پرواز و ایمنی، برابر ماده ۸۷ کنوانسیون موصوف، فقط شورای ایکائو می‌تواند به منظور ملزم کردن دولتی به رعایت استانداردها و انکس‌های مصوب، کشوری را مورد تحریم قرار داده و اعضای کنوانسیون را از ارائه خدمات به آن کشور منع نماید. اما ابعاد گسترده‌ای از تحریم‌های غیرقانونی ایالات متحده در صنعت هوایی و هوانوردی ایران در اصل، به خطر انداختن امنیت بین‌المللی، ایمنی پرواز، نقض حقوق بشر و همچنین نقض تعهدات خود در کنوانسیون شیکاگو می‌باشد. مع الوصف آنچه محرز و مسلم از ظرفیت حقوقی ایکائو استنتاج می‌شود، صلاحیت اجباری دیوان بین‌المللی دادگستری در حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات بین اعضا با یکدیگر می‌باشد. که ایران می‌تواند از این ظرفیت حقوقی که در ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو تأکید شده است در محکومیت ایالات متحده اقدام و مسؤولیت بین‌المللی ایالات متحده در نقض تعهد بین‌المللی را اثبات و مطالبه خسارت نماید.

همچنین در خصوص ظرفیت‌های تشکیل کنسرسیوم‌های هوایی و هوانوردی در چهارچوب ایکائو نیز کنوانسیون شیکاگو در مواد ۷۷ الی ۷۹، سازمان‌ها یا شرکت‌های مشترک را به رسمیت شناخته و ظرفیتی را ایجاد کرده است تا شرکت‌های بزرگ بتوانند با همکاری یکدیگر در صنعت هوانوردی مشارکت نمایند. لذا هیچ محدودیت حقوقی و بین‌المللی برای تشکیل کنسرسیوم در جهت توسعه صنعت هوانوردی کشورها وجود ندارد. اما به لحاظ تصمیم‌های غیر کارشناسی مقام‌های عالی کشور، یکی از مهم‌ترین صنعت‌های هوایی (قرارداد مهم تولید هواپیمای ایران ۱۴۰) با کشورهای روسیه و اوکراین

نیز متوقف و سرمایه‌گذاری ارزی و ریالی چند صد میلیون دلار و چندین میلیارد ریال کشور تزیع شده است که لازمه پیگیری این موضوع مهم، احیای مجدد شورای عالی هوافضای کشور، شورای عالی هوانوردی و توجه به اسناد بالادستی از جمله سند چشم‌انداز ایران در افق ۱۴۰۴ می‌باشد.

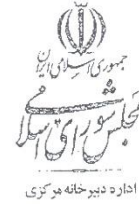
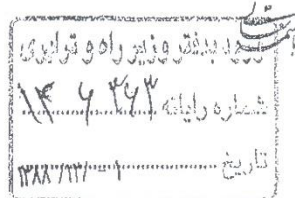
در نهایت در این مقاله با بررسی یک موضوع امنیتی تحریک آمیز در خصوص عنوان پهله آبی خلیج فارس که بعضاً مورد جعل قرار می‌گیرد، به این نتیجه رسیدیم که می‌توان با استفاده از ظرفیت‌های حقوقی کنوانسیون شیکاگو این موضوع مهم را نیز در مسیر حقوقی قرار داده و حل و فصل نمود به این ترتیب که چنانچه با درایت مراجع عالی کشور، یکی از فرودگاه‌های بین‌المللی (ترجیحاً فرودگاه امام خمینی یا بوشهر یا بندرعباس) به نام فرودگاه خلیج فارس تغییر پیدا کند این امکان حقوقی را فراهم کرده ایم که تمامی پرنده‌هایی که به مقصد این فرودگاه می‌بایست پرواز کنند در کتاب‌ها، نقشه‌های ناوبری و در تابلوهای فرودگاه خود برای پرواز‌های مبداء به مقصد فرودگاه خلیج فارس و طرح‌های پروازی، طبق قوانین بین‌الملل ملزم به قید نام خلیج فارس باشند. و خلبانانی که به این مقصد پرواز می‌نمایند در تماس‌های مکرر خود با مرکز تهران سنتر و برج مراقبت فرودگاه خلیج فارس الزام به بکار بردن این نام باشند. چنانچه کشورهای منطقه یا هر کشوری به هر دلیلی از این الزام خودداری نماید یا اقدام دیگر در دستور کار قرار دهد، ایران می‌تواند وفق قوانین بین‌المللی ابتدائاً موضوع را در شورای ای‌کائو مطرح و متعاقباً به دیوان بین‌المللی دادگستری ارجاع دهد. که در این صورت حسب اسناد تاریخی و عرف منطقه ای رای به نفع خلیج همیشه فارس صادر و تثبیت خواهد شد. و اقدامات تحریک آمیز سیاسی از سوی برخی کشورها با کمترین هزینه خنثی خواهد گردید.

پیوست ۱ (نامه رئیس کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس به وزیر راه و ترابری)

شماره ۹۵۲۹/۱۵۸۱

تاریخ ۱۳۸۸/۱۱/۲

پیوست



جناب آقای دکتر بهبهانی
وزیر محترم راه و ترابری

سلام علیکم

- پیرو جلسه ۸۸/۱۱/۱۳ بررسی علل سوانح اخیر هوایی کشور در کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی نظر جنابعالی و همکاران محترم را به نکات ذیل جلب می‌نمایم:
- ۱- با استفاده از کارشناسان خبره و توانمند در سازمان هواپیمائی کشوری و دیگر سازمانهای مرتبط، توان مدیریت سامانه نرم افزاری و سخت افزاری آن سازمان ارتقا یابد.
 - ۲- اجرای دقیق مقررات و ANX های ایکائو و آموزش و رعایت مقررات هوائی بین المللی و داخلی برابر با استانداردهای روز دنیا در همه زمینه های مهندسی فنی و خلبانان و خدمه پروازی توجه و نظارت خاص بفرمایند.
 - ۳- از برخوردهای سلیقه ای در این سازمان جداً پیشگیری و جلوگیری فرمایند.
 - ۴- تجهیزات کمک ناوبری فرود خودکار ILS در فرودگاه شهید هاشمی نژاد مشهد مقدس از نوع CAT I می باشد که نیاز به حداقل شعاع دید ۸۰۰ متری برای خلبانان می باشد، ضرورت دارد با توجه به ترافیک بالا و هوا و مسائل جو ناپایدار و دید ناپایدار، در سه فصل از سال در این فرودگاه سالانه ILS موجود به CAT III C ارتقاء یابد تا برای خلبانان بدون شعاع دید (صفر) امکان فرود فراهم آید.
 - ۵- هواپیماهای مدرن با امکانات ناوبری به روز به ناوگان هوائی کشور افزوده شود.
 - ۶- بهینه سازی و بروز نمودن و یا جایگزینی هواپیماهای موجود شرکتهای هوائی دولتی و غیر دولتی را در برنامه پنج ساله پنجم برنامه ریزی و اجرائی فرمایند.
 - ۷- به جز موارد ضروری و خاص از خلبان خارجی استفاده نگردد، لذا از خلبانان و مهندسین و متخصصین داخلی استفاده شود.
 - ۸- در پرواز مسیرهای بالای ۳ ساعت، شرکتهای هوائی ملزم گردند یک نفر پزشک حادثه عمومی که دوره پزشک هوائی را طی نموده باشد با تجهیزات لازم برای کنترل و تضمین سلامت خدمه پروازی و مسافران در هواپیما همراه و حضور داشته باشد.
 - ۹- تا سازمان هواپیمائی کشوری از آموزش و سلامت خلبانان و خدمه پرواز و سلامت هواپیما برابر استانداردها اطمینان حاصل نموده مطلقاً مجوز پرواز صادر نگردد..
 - ۱۰- تدابیر مدیریتی و نظارت در این سازمان به گونه ای اعمال گردد که ریسک در پرواز های شرکتهای هوائی به صفر برسد، تا اینکه از این به بعد برای نجات یک نفر که بیماری قلبی داشته، با ریسک خلبان شاهد، سانحه ای درد آور و صدمه به جمعی تا حدود ۴۰ نفر مسافر و از دست دادن هواپیما و به مخاطره افکندن امنیت روانی مسافران نباشیم.
 - ۱۱- از طرف کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی آقای محمدکریم عابدی نماینده و پیگیری مسائل هوائی را بر عهده دارند و کمیسیون آمادگی خود را برای حضور فعال در تصمیم گیریها جهت ارتقاء امنیت پروازها اعلام می‌دارد/ت

هادی الدین ابروهردی
رئیس کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی

رونوشت

- جناب آقای دکتر لاریجانی ریاست محترم مجلس شورای اسلامی جهت استحضار
- آقای محمدکریم عابدی جهت استحضار و اقدام لازم

فهرست منابع

کتاب‌ها:

- ✓ ابراهیم گل، علیرضا (۱۳۹۷) مسئولیت بین‌المللی دولت (متن و شرح مواد کمیسیون حقوق بین‌الملل) چاپ ۱۰، تهران: شهردانش.
- ✓ ضیائی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۸۷) حقوق بین‌الملل عمومی، چاپ سی و ششم، نشر گنج دانش: تهران.
- ✓ فرحی، حسین (۱۳۹۶) مشروعیت تحریم های نفتی علیه ایران در ترازوی حقوق بین‌الملل، چاپ اول، قم: ابتکار دانش.
- ✓ نواده توپچی، حسین (۱۳۹۰) مقدمه ای بر حقوق بین‌الملل هوایی، نشر خرسندی: تهران.

پژوهش‌ها:

- ✓ بیاتی دوستی، احمد رضا (۱۳۹۲) بررسی اثرات سیاسی اقتصادی تحریم‌های ایالات متحده آمریکا بر صنعت هواپیمایی ایران، پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته روابط بین‌الملل، دانشکده علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی: واحد تهران مرکز.
- ✓ رستمی، حجت‌اله (۱۳۹۱) حدود اقتدار سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری در قبال حاکمیت کشورهای عضو، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، رشته حقوق بین‌الملل، دانشگاه شیراز.
- ✓ ساداتی، زینب السادات (۱۳۸۸) بررسی مسائل حقوقی ترانزیت هوایی بین‌المللی: مسئولیت متصدیان حمل و نقل و حل و فصل اختلافات، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، رشته حقوق بین‌الملل، دانشگاه شیراز.
- ✓ شیخی، محمد باقر (۱۳۷۷) نظام حل و فصل اختلافات در سازمان هواپیمایی بین‌المللی کشوری (ایکائو)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، رشته حقوق بین‌الملل، دانشگاه شهید بهشتی.
- ✓ طاهری فر، ولی‌اله (۱۳۹۱) جرایم علیه امنیت پرواز در حقوق ایران و حقوق بین‌الملل، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، رشته حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی.
- ✓ عرب اسدی، جواد (۱۳۹۶) بررسی حل و فصل اختلافات بین‌الدولی در سازمان ایکائو، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، رشته حقوق بین‌الملل، دانشگاه آزاد اسلامی: واحد صفا دشت.
- ✓ عرب چادگانی، رضا (۱۳۹۱) مسئولیت دولت‌ها در قلمرو هوانوردی با تأکید بر کنوانسیون شیکاگو، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، رشته حقوق بین‌الملل، دانشگاه شیراز.

مقاله‌ها:

- ✓ اشراقی آرانی، مجتبی و صادقی مقدم، محمد حسن (۱۳۹۳) تحلیل تأثیر مثبت مصلحتی هواپیما در ایمنی هوانوردی، شماره ۶۵ (۸۸ - ۶۳).
- ✓ ابراهیمی، معصومه (۱۳۸۶)، تأثیر اعمال مجازات‌های اقتصادی آمریکا علیه صنعت حمل و نقل هوایی و هوانوردی کشور برای ایمنی فعالیت‌های هوانوردی، چهارمین همایش ایمنی هوانوردی.

- ✓ ادیبی، اکبر و حبیبی، همایون (۱۳۹۴) اصل تناسب در اتخاذ تحریم های اقتصادی، مجله حقوقی بین المللی، شماره ۵۶ (۲۱۲ - ۱۸۹).
- ✓ پاشازانوسی، مهیار و سلطان پور، فاطمه و صالحی، الهه (۱۳۹۶) آثار تحریم های بین المللی بر ناوگان هوایی ایران، کنفرانس پژوهش در فقه، حقوق و علوم اسلامی.
- ✓ پوربافرانی، حسن (۱۳۷۹) جغرافیای سیاسی قلمرو حاکمیت، مجله مجتمع آموزش عالی قم، سال دوم، شماره ششم (۱۳۹ - ۱۲۱).
- ✓ جاوید، احسان (۱۳۹۳) مشروعیت اعمال تحریم های اقتصادی یک جانبه در حقوق بین الملل با تأکید بر تحریم های یک جانبه آمریکا علیه ایران، همایش ملی ایران و چالش های حقوقی بین المللی مراغه، دانشگاه آزاد اسلامی واحد مراغه.
- ✓ جباری، منصور (۱۳۸۸) مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل و نقل بین المللی هوایی و سیر تحول آن، پژوهش حقوق و سیاست، سال یازدهم، شماره ۲۶ (۶۲ - ۴۲).
- ✓ جباری، منصور (۱۳۸۴) مطالعه تطبیقی ثبت و تابعیت هواپیما، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، دوره ۷، شماره ۱۶ (۴۴ - ۱۹).
- ✓ جباری، منصور (۱۳۹۰) مسؤولیت سازندگان هواپیما و لوازم یدکی آن در برابر خسارت وارده بر اشخاص، نشریه فقه و علوم اسلامی، سال سوم، شماره پنجم (۲۲ - ۱).
- ✓ جباری، منصور و قلندری، مرضیه (۱۳۹۴) نظارت ایکائو بر استانداردها و رویه های پیشنهادی هوانوردی، مجله حقوقی بین المللی، شماره ۵۳ (۹۸ - ۶۹).
- ✓ جباری، منصور و حسن نژاد، مجید (۱۳۹۲) بررسی تطبیقی معافیت های غیر قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی در مقررات بین المللی و حقوق ایران، پژوهش حقوق خصوصی، سال دوم شماره چهارم (۱۴۱ - ۱۶۷).
- ✓ حدادی، مهدی (۱۳۸۲) تحریم های بین المللی، ابزار سیاست ملی یا ضمانت اجرایی بین المللی، فصلنامه اندیشه های حقوق خصوصی؛ شماره ۳.
- ✓ حیدرقلیزاده، جعفر و قائم پناه، صمد (۱۳۹۷) مسؤولیت بین المللی دولت ایالات متحده آمریکا از اعمال تحریم های یک جانبه علیه جمهوری اسلامی ایران، فصلنامه علمی تخصصی علوم سیاسی، سال ۱۴، شماره ۴۳ (۲۴۶ - ۲۱۹).
- ✓ خانلری، حسین و فقیه علی آبادی، حسین و اسکندری، مجتبی (۱۳۹۳) طراحی نظام توسعه مدیریت ایمنی در صنعت هوانوردی کشور، نشریه صنعت و دانشگاه، سال هفتم، شماره ۲۵ (۷۲-۵۸).
- ✓ خوشرو، سعید (۱۳۸۰)، چند و چون تحریم های اقتصادی آمریکا علیه ایران، مجله اقتصاد انرژی.
- ✓ خوانساری، رسول و باقری، ابوالفضل و شیرازی شایسته، مهدی (۱۳۹۳) شناسایی و اولویت بندی ریسک های سرمایه گذاری در صنعت هوایی ایران، نشریه بهبود مدیریت، سال هشتم، شماره ۴ (۳۵-۶۲).

- ✓ رنجبریان، امیرحسین و فرحزاد، مهسا (۱۳۹۴) تحولات عناصر تشکیل دولت: از مؤثر بودن به مشروعیت، فصلنامه مطالعات حقوق عمومی، دوره ۵۴، شماره ۲ (۲۷۲-۲۵۵).
- ✓ سید زاده، سیدکمال الدین (۱۳۹۵) بررسی نقش بهره‌گیری از آموزش‌های خلبانی بازرگانی در بالابردن توانمندی خلبانان هوانیروز، فصلنامه علوم و فنون نظامی، سال دوازدهم، شماره ۳۷ (۱۵۵-۱۲۹).
- ✓ ضرابی، اصغر و محمدی، جمال و سقایی، محسن (۱۳۸۵) چالش‌های صنعت حمل و نقل هوایی ایران، فصلنامه جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی، سال بیستم شماره ۳۳ (۴۲-۲۳).
- ✓ علومی یزدی، حمیدرضا (۱۳۹۲) چالش‌های حقوقی تشکیل گروه اقتصادی با منافع مشترک، پژوهش حقوق خصوصی، سال دوم، شماره چهارم (۸۴-۶۵).
- ✓ عزیزنژاد، صمد و سید نورانی، محمدرضا (۱۳۸۹)، بررسی آثار تحریم بر اقتصاد ایران با تأکید بر تجارت خارجی، مجله مجلس و پژوهش، شماره ۶۱.
- ✓ گلرو، علی اکبر و زرنشان، شهرام (۱۳۸۹) تأملی بر حقوق امنیت هوانوردی در چهارچوب ایکائو پس از حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ در آمریکا، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۰، شماره ۲ (۳۱۰-۲۹۵).
- ✓ محمودی، سید هادی و گلرو، علی اکبر (۱۳۸۴) بررسی ابعاد حقوقی استانداردها و رویه‌های پیشنهادی مصوب ایکائو، مجموعه مقالات سومین همایش ایمنی هوانوردی: تهران.

سایت‌ها:

- <https://www.airport.ir/120>.
- <https://www.cao.ir/about-icao>.
- <https://www.eligasht.com/Blog/tourism>.
- <https://www.eligasht.com/Blog/tourism>.
- <http://www.sabtviona.com>.
- <http://www.sabtviona.com>.
- <https://www.tasnimnews.com/fa/news/1396/02/13/1396414>.
- <https://www.pahpadha.com/support/about-us/pahpadha-the-iranian-aerospace-union>.

منابع انگلیسی:

- Vershoor, L.H. Diederiks,(2003),An Introduction to Air Law, (Deventer/Netherlands: Kluwer Law and Taxation Publishers, Denventer/Netherlands, 1983) (New ed. 2003).
- Tams, Chritian J (2005) Enforcing Obligations Erga Omnes in International Law; Cambridge University; p. 46.

- Martin, Peti & J.D.mc clean (1988) , Ari Law, shawcross and Beaumont, 4thed, vol.1, atp:159.

ISI U.IR